PLAN DIRECTEUR DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA – CARLETON

CODIFICATION DU PLAN DIRECTEUR DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA – CARLETON, APPROUVÉ PAR LE MINISTRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET LA COMMISSION DES AFFAIRES MUNICIPALES DE L'ONTARIO OU LE CABINET.

PLAN DIRECTEUR DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

CODIFICATION DU PLAN DIRECTEUR DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON, APPROUVÉ PAR LE MINISTRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET LA COMMISSION DES AFFAIRES MUNICIPALES DE L'ONTARIO OU LE CABINET

PLAN DIRECTEUR
DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON
CODIFICATION - 31 DÉCEMBRE 1985

Nous vous présentons la codification du Plan directeur régional adopté le 9 octobre 1974 par le Conseil régional aux termes de l'Arrêté régional 184 de l'année 1974, modifié et approuvé par le ministre des Affaires municipales et du Logement le 30 août 1976, modifié par le décret du 11 octobre 1979, du 31 juillet 1980 et du 29 octobre 1981 de la Commission des affaires municipales de l'Ontario, modifié par les amendements n^os 1 à 32, 34, 38, 40, 41, 43, 47, 49, 50, approuvés par le ministre des Affaires municipales et du Logement et/ou la Commission des affaires municipales de l'Ontario ou le Cabinet. La présente codification n'est fournie que pour votre gouverne. On doit en tout temps se reporter aux documents certifiés conformes déposés au Greffe régional, 222, rue Queen, 14^e étage, Ottawa (Ontario) K1P 5Z3.

Pour permettre des références précises et rapides, tous les changements apportés au texte original font l'objet d'une notation. Ces notes sont concises et vous renvoient aux documents d'amendement suivants:

DOCUMENT MODIFIANT/AMENDANT	FORMULE DE NOTATION
Amendements effectués par le ministre des Affaires municipales et du Logement le 30 août 1976 lors de l'approbation de certaines parties du Plan directeur.	Amendement ministériel (nos 1-15), le 30 août 1976
Le décret final de la Commission des affaires municipales de l'Ontario, tel qu'amendé, daté du 11 octobre 1979 et portant la décision de la Commission, ainsi que les modifications effectuées par le Cabinet provincial et un décret subséquent daté du 29 octobre 1981 concernant une section renvoyée à la C.A.M.O. pour une nouvelle audition (Eastgate).	DÉCRET DE LA C.A.M.O., (nos 1-70), le 11 octobre 1979 DÉCRET DE LA C.A.M.O., le 29 octobre 1981

Amendements au Plan directeur dûment approuvés	Arrêté régional numéro	Date d'approbation par le Ministre
Amendement n° 1	16-1977	le 30 août 1979
Amendement n° 2	73-1977	le 21 août 1977
Amendement n° 3	133-1978	le 1er mars 1979
Amendement n° 4	29-1978	le 8 mai 1978
Amendement n° 5	147-1979	le 6 juin 1980
Amendement n° 6	126-1978	le 23 avril 1979
Amendement n° 7	152-1978	le 5 octobre 1981
Amendement n° 8	45-1979	le 24 octobre 1979
Amendement n° 9	06-1980	le 10 février 1981
Amendement n° 10	114-1980	le 8 octobre 1980
Amendement n° 11	95-1979	le 14 février 1980
Amendement n° 12	126-1979	le 22 août 1983
Amendement n° 13	140-1979	le 28 juillet 1980
Amendement n° 14	148-1979	le 6 juin 1980
Amendement n° 15	61-1980	le 26 août 1980
Amendement n° 16	131-1980	le 14 juillet 1981
Amendement n° 17	166-1980	le 2 février 1981
Amendement n° 18	96-1981	le 17 juin 1982
Amendement n° 19	112-1980	le 14 octobre 1981
Amendement n° 20	188-1980	le 30 décembre 1985
Amendement n° 21	200-1980	le 5 août 1981
Amendement n° 22	46-1983	le 26 mai 1983
Amendement n° 23	164-1981	le 19 avril 1982
Amendement n° 24	78-1981	le 7 janvier 1983

Amendements adoptés au niveau régional seulement	Arrêté régional numéro	Date d'approbation par le Conseil régional
Amendement n° 25	163-1981	le 13 mars 1985
Amendement n° 26	181-1982	le 9 février 1983
Amendement n° 27	76-1982	le 28 juillet 1982
Amendement n° 28	112-1982	le 10 mars 1983
Amendement n° 29	111-1982	le 1 septembre 1982
Amendement n° 30	154-1982	le 16 mars 1983
Amendement n° 31	133-1983	le 27 décembre 1984
Amendement n° 32	136-1982	le 9 décembre 1982
Amendement n° 34	278-1982	le 9 mai 1983
Amendement n° 38	1-1983	le 1 mars 1983
Amendement n° 40	87-1984	le 11 décembre 1984
Amendement n° 41	88-1984	le 23 octobre 1984
Amendement n° 47	4-1985	le 20 février 1985
Amendement n° 49	35-1985	le 10 septembre 1985
Amendement n° 50	121-1985	le 29 juillet 1985

En plus des amendements approuvés susmentionnés, les amendements suivants ont été adoptés par le Conseil régional et n'ont pas encore été approuvés par les instances supérieures. Si vous désirez prendre connaissance de ces amendements, veuillez communiquer avec le Groupe d'interaction communautaire, 222, rue Queen, 8^{e} étage, Ottawa, 560-2053.

Amendements adoptés au niveau régional seulement	Arrêté régional numéro	Date d'approbation par le Conseil régional
Amendement n° 43	214-1984	le 14 novembre 1984
Amendement n° 48	143-1985	le 12 juin 1985
Amendement n° 52	258-1985	le 23 octobre 1985
Amendement n° 53	259-1985	le 23 octobre 1985

PARTIE 1

1.0 LES BUTS ET LES PRINCIPES
1.1 LA ZONE D'AMÉNAGEMENT
1.2 ORGANISER L'AVENIR
1.3 ATTEINDRE LES OBJECTIFS
1.3A LA RÉPARTITION DES POUVOIRS DE PLANIFICATION DANS LA RÉGION
1.4 LES PRIORITÉS ET LES OBJECTIFS
1.5 LE PLAN DIRECTEUR

PARTIE 2

2.0 LA STRUCTURE ET L'ÉCHELLE DE CROISSANCE
2.1 L'ÉCHELLE DE CROISSANCE
2.1.1 Les perspectives
2.1.2 Les besoins fonciers
2.2 LA STRUCTURE ET LA LOCALISATION DE LA CROISSANCE FUTURE
2.2.1 La structure de l'urbanisation future
2.2.2 L'emplacement des futures collectivités urbaines
2.2.3 Les phases d'aménagement des collectivités urbaines
2.3 LE LOGEMENT
2.3.1 Les buts de la Région
2.3.2 Les objectifs de la Région
2.3.3 Résumé
2.4 LES COLLECTIVITÉS RÉSIDENTIELLES
2.4.1 Les collectivités résidentielles urbaines
2.4.2 Les aménagements résidentiels dans les zones rurales
2.4.2.1 Introduction
2.4.2.2 Les objectifs
2.4.2.3 Les structures d'aménagement rural
2.4.2.4 La répartition géographique de la croissance
2.4.2.5 Le calendrier de réalisation
2.4.2.6 Les villages
2.4.2.6.1 Les villages destinés à une certaine expansion
2.4.2.6.2 Les objectifs résidentiels pour les villages
2.4.2.6.3 Les plans directeurs locaux
2.4.2.7 Les résidences de campagne
2.4.2.7.1 Introduction
2.4.2.7.2 Les objectifs régionaux en matière d'aménagement de résidences de campagne
2.4.2.7.3 Les plans directeurs locaux
2.4.2.8 Les hameaux
2.4.2.9 Zones de remplissage à l'extérieur des hameaux
2.4.2.10 Résumé des politiques régissant les résidences rurales
2.5 LES ZONES D'EMPLOI ET DE TRAVAIL
2.5.1 L'expansion et la diversification
2.5.2 La répartition géographique de l'emploi
2.5.3 La zone centrale
2.5.4 Les autres zones spécialisées
2.5.4.1 Les zones de bureaux
2.5.4.2 Les zones industrielles
2.5.4.3 Il n'existe pas de paragraphe 2.5.4.3 dans le Plan actuel.
2.5.4.4 Les zones commerciales
2.5.4.4.1 Les zones commerciales en général
2.5.4.4.2 Les centres commerciaux régionaux
2.5.4.4.3 Les centres commerciaux communautaires et de quartier

2.5.4.4.4 Les zones commerciales importantes
2.5.4.4.5 Les centres de district
2.5.4.4.6 Les établissements commerciaux en milieu rural
2.5.4.4.7 Les zones récréatives-commerciales
2.5.4.5 Les autres zones d'aménagement peu intensif

PARTIE 3

3.0 LES TRANSPORTS ET SERVICES PUBLICS
3.1 LES TRANSPORTS
3.1.1 Les perspectives
3.1.1.1 Les buts et les objectifs
3.1.1.2 Les tendances actuelles et leurs conséquences
3.1.1.3 Les transports et le développement régional
3.1.1.4 Les transports en commun
3.1.2 Les types de déplacements
3.1.2.1 Les besoins en matière de déplacement
3.1.2.2 La zone centrale
3.1.2.3 Les transports urbains rapides
3.1.2.4 Les routes
3.1.2.5 Les déplacements externes
3.1.2.6 Les limitations des propositions
3.1.2.7 L'administration et la coordination
3.1.2.8 Les intentions du Conseil
3.1.3 Les transports en commun
3.1.3.1 Le rôle des transports en commun
3.1.3.2 Les transports urbains rapides
3.1.3.3 Autres formes de transport en commun
3.1.3.4 Les intentions du Conseil
3.1.4 Les routes
3.1.4.1 L'aménagement du réseau routier
3.1.4.2 La description du réseau
3.1.4.3 Les principaux éléments du réseau
3.1.4.4 Les intentions du Conseil
3.1.5 Les terminus, gares d'arrivée, de départ et de correspondance
3.1.5.1 Définition
3.1.5.2 Les terminus interurbains
3.1.5.3 Les terminus intraurbains
3.1.5.4 Les intentions du Conseil
3.2 LES SERVICES PUBLICS
3.2.1 Introduction
3.2.2 Les égouts séparatifs
3.2.3 Les services d'adduction d'eau
3.2.4 Les phases d'aménagement des systèmes d'adduction d'eau et d'égouts
3.2.5 Les eaux fluviales
3.2.6 L'électricité, le gaz et le téléphone
3.2.7 Les intentions du Conseil

PARTIE 4

4.0 LES RESSOURCES CULTURELLES ET LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS
4.1 L'ESTHÉTIQUE DE LA RÉGION
4.2 LES MONUMENTS, LES SITES ET LES SECTEURS HISTORIQUES
4.3 LES ÉQUIPEMENTS ET LES SERVICES COLLECTIFS
4.3.1 Introduction
4.3.2 Les centres communautaires

4.3.3 Les parcs
4.3.4 Les écoles
4.3.5 Les hôpitaux
4.3.6 Les services de police et de lutte contre l'incendie
4.3.6.1 Les services de lutte contre l'incendie
4.3.6.2 Les services de police
4.3.7 Les bibliothèques
4.3.8 Les garderies
4.3.9 Les foyers pour personnes âgées
4.3.10 Les maisons de santé
4.3.11 Les centres communautaires de services sociaux
4.3.12 Les universités et les collèges d'enseignement supérieur

PARTIE 5

5.0 LES RESSOURCES NATURELLES ET LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT
5.1 L'AGRICULTURE
5.1.1 Les tendances économiques
5.1.2 Les ressources du sol
5.1.3 Les objectifs
5.1.4 Les activités et les aménagements autorisés
5.2 LES RESSOURCES MINÉRALES
5.2.1 Introduction
5.2.2 Les réserves de ressources minérales
5.2.3 Facteurs touchant la disponibilité des dépôts minéraux
5.2.3.1 Considérations économiques
5.2.3.2 Considérations écologiques
5.2.3.3 Qualité du matériau
5.2.4 Zones à désigner comme zones de ressources minérales
5.2.5 Protection des mines et carrières à l'extérieur des zones de ressources minérales
5.2.6 Sable siliceux
5.2.7 Politiques
5.3 ZONES ÉCOLOGIQUES NATURELLES
5.3.1 Introduction
5.3.2 Acquisition foncière
5.3.3 Travaux publics
5.3.4 Caractéristiques géomorphiques, géologiques et paysagères
5.3.5 Zone de conservation (urbaine)
5.3.6 Politiques
5.4 LES COULOIRS FLUVIAUX
5.4.1 Introduction
5.4.2 Les rivières en tant que ressources
5.4.3 Etude des couloirs fluviaux
5.4.4 Désignations foncières
5.4.5 Routes panoramiques
5.4.6 Planification des emplacements
5.4.7 Emplacement des terrains désignés à des fins publiques
5.4.8 Acquisition foncière
5.5 LES ZONES DE RESSOURCES MARGINALES
5.6 LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT
5.6.1 Introduction
5.6.2 Contraintes écologiques
5.6.2.1 Les problèmes pédologiques
5.6.2.2 Les escarpements
5.6.2.3 Les zones inondables
5.6.2.4 L'érosion fluviale
5.6.3 La protection des paysages

5.6.4	Les ressources en eau - la qualité et la quantité
5.6.4.1	Introduction
5.6.4.2	La qualité de l'eau
5.6.4.3	La quantité d'eau
5.6.5	L'évacuation des déchets solides
5.6.5.1	L'évacuation des ordures
5.6.5.2	L'évacuation des automobiles
5.6.5.3	L'évacuation de la neige
5.6.6	La pollution de l'air
5.6.7	La pollution par le bruit

PARTIE 6

6.0	LA MISE EN OEUVRE DU PLAN
6.1	LES OBJECTIFS DE LA RÉGION
6.2	LE CHAMP D'APPLICATION DU PLAN
6.3	L'INTERPRÉTATION DU PLAN
6.4	MODIFICATION ET RÉVISION DU PLAN
6.5	LES MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE
6.5.1	Introduction
6.5.2	Les programmes de travaux publics et d'investissements
6.5.3	L'urbanisme au niveau des municipalités locales
6.5.4	Les lotissements fonciers
6.5.5	Le domaine foncier public
6.5.6	Les rapports avec les autres gouvernements et organismes
6.5.7	La délégation des pouvoirs d'approbation du ministre
6.6	LA PARTICIPATION DU PUBLIC

LISTE DES ANNEXES

Annexe	
A	Plan des politiques en milieu rural
B	Plan des politiques en milieu urbain
C	Réseau routier primaire (Zones urbaines)
D	Réseau routier primaire (Zones rurales)
E	Couloirs de transport en commun et corridors de transport en commun rapide
F	Routes panoramiques

LISTE DES APPENDICES

Appendice	
A	Analyse des différents emplacements possibles pour les nouvelles collectivités
B	Code des pratiques agricoles de l'Ontario
C	Bruit des avions
D	Principes d'aménagement le long des voies express
E	Code des pratiques de gestion
F	Principes régissant les mesures d'économie de l'énergie dans les plans de lotissement et de copropriété

LISTE DES CARTES

Numéro	Sujet
1	Le contexte régional d'Ottawa-Carleton
2	Zones de croissance étudiées
3	Zones résidentielles
4	Logements publics
5	Directives fixées pour l'utilisation des transports publics (%) par rapport aux niveaux de 1971 (%).
6	Couloirs proposés pour les transports urbains rapides*
7	Le système périphérique
8	Itinéraires possibles des transports urbains rapides*
9	Service principal d'égouts - Zones prioritaires d'aménagement urbain.
10	Service principal d'adduction d'eau - Zones prioritaires d'aménagement urbain.
11	Monuments et sites historiques (Zones rurales)
12	Monuments et sites historiques (Ottawa et environs)
13	Monuments et sites historiques (Centre-ville et environs)
14	Centres communautaires et autres équipements de loisirs
15	Emplacements des principaux parcs (à l'intérieur de la ceinture de verdure)
16	Parcs locaux destinés aux loisirs actifs.
17	Conseil scolaire de Carleton
18	Conseils scolaires d'Ottawa
19	Capacité actuelle des écoles primaires
20	Hôpitaux
21	Postes de police et casernes de pompiers
22	Bibliothèques publiques
23	Garderies d'enfants (hors d'Ottawa)
24	Garderies d'enfants (Ottawa)
25	Foyers pour personnes âgées et cliniques (hors d'Ottawa)
26	Foyers pour personnes âgées et cliniques (Ottawa)
27	Universités et collèges d'enseignement supérieur
28	Sols très propices à l'agriculture
29	Principaux dépôts minéraux

*Retranchée par l'Amendement N° 7 au Plan Directeur, le 6 octobre 1980.

PARTIE I

1.0 LES BUTS ET LES PRINCIPES

1.1 LA ZONE D'AMÉNAGEMENT

La politique générale de ce Plan a pour objet de créer un environnement favorisant un meilleur bien-être physique, social et psychologique pour les résidents de la zone d'aménagement. Celle-ci englobe toute la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, y compris les villes de Gloucester, de Kanata, de Nepean, d'Ottawa et de Vanier, le village de Rockcliffe Park et les cantons de Cumberland, Goulbourn, Osgoode, Rideau et Carleton-Ouest.
[PAR. 1.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

La zone d'aménagement s'étend sur environ 2 800 kilomètres carrés, dans l'est de l'Ontario et en bordure de la province de Québec. En outre, la région de la Capitale nationale englobe une partie de la zone d'aménagement. La carte n° 1 situe cette zone par rapport à l'est de l'Ontario et à l'ouest du Québec.

1.2 ORGANISER L'AVENIR

Si le bien-être physique dépend de ressources suffisantes pour satisfaire aux besoins vitaux essentiels (nourriture, vêtements, abri et santé), la vie sociale de la collectivité et le bien-être psychologique de ses membres dépendent de la manière selon laquelle ces ressources sont fournies, et de leur quantité. Ce Plan n'a donc pas seulement pour objectif de créer un environnement permettant d'assurer des logements et des équipements adéquats et sûrs, en matière de santé, d'éducation, de culture et de loisirs, mais aussi de veiller à ce que cet environnement se développe de manière satisfaisante et stimulante. Ce dernier devrait donc permettre à tous d'avoir une vie familiale et sociale enrichissante, tout en respectant la vie privée de chacun.

Afin de permettre à la zone d'aménagement d'offrir un vaste choix de modes de vie, le Conseil a défini les objectifs fondamentaux suivants: la création de collectivités résidentielles variées, offrant des habitations de types, de styles et de densités divers; la création de milieux de travail variés; l'organisation d'activités sociales et culturelles très diverses, ainsi que des moyens de transport et de communication variés.

Le Conseil estime que la qualité et l'esthétique du milieu naturel sont des facteurs indispensables au bien-être de la population. C'est pourquoi les aménagements qui seront effectués dans la zone d'aménagement devront répondre aux besoins émanant de l'évolution démographique, sociale, économique et technologique, de manière à protéger les qualités culturelles, esthétiques et écologiques du milieu.

Il conviendra, dans les zones déjà aménagées, de protéger les caractéristiques particulières des collectivités existantes, d'en préserver les monuments présentant un intérêt historique ou architectural, et de procéder aux aménagements futurs à partir de principes conceptuels sains et de normes esthétiques rigoureuses, afin d'y organiser des environnements satisfaisants, agréables et dignes.

Le Conseil ne sera sans doute pas le seul organisme à prendre des décisions concernant l'aménagement de la zone d'aménagement, puisque celle-ci est très proche de la Communauté régionale de l'Outaouais, et que ces deux régions ont des frontières semblables à celles de la région de la Capitale nationale; en outre, la zone d'aménagement fait partie du territoire d'aménagement de l'est de l'Ontario pour lequel le gouvernement ontarien prépare actuellement un plan de développement économique. Le Conseil reconnaît donc la nécessité d'instaurer une collaboration étroite entre les deux régions, la Commission de la Capitale nationale et les deux gouvernements provinciaux. Selon lui, les plans publiés par ces différents organismes devraient être compatibles. C'est dans ce but qu'a été constitué, en décembre 1973, un comité représentatif de tous ces organismes, chargé de coordonner leurs propositions en matière de développement et de transport pour toute la zone.
[PAR. 1.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Parce qu'elle inclut le siège du gouvernement du Canada, la zone d'aménagement revêt une importance symbolique sur le plan national; elle doit donc sauvegarder l'héritage historique et culturel de la nation et répondre aux aspirations de tous les groupes ethniques du pays. La capitale doit susciter la fierté des Canadiens et dans ce but poursuivre l'objectif ambitieux d'une urbanisation dynamique et équilibrée.
[PAR. 1.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Grâce à une planification minutieuse, effectuée dans un esprit de collaboration, les immeubles, les équipements et les monuments de l'avenir correspondront à nos objectifs régionaux et nationaux. La nécessité de prévoir l'accueil des visiteurs, et celui des organismes nationaux et internationaux désirant s'installer dans la capitale, nous offre une autre possibilité d'organiser un milieu urbain de qualité.

La politique générale du Plan vise donc à créer, pour le coeur de la Région, une image qui renforcera son identité et sa valeur symbolique, et justifiera les aspirations élevées que l'on est en droit d'éprouver à l'égard d'une capitale nationale. Tout en s'efforçant d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixé dans ses politiques, le Conseil collaborera avec les

autres gouvernements pour définir et mettre en oeuvre des principes conceptuels, urbains, communautaires et régionaux répondant à ces aspirations d'ordre national.

Le Conseil reconnaît également que les résidents désirent participer à l'évolution de leurs propres collectivités et de l'ensemble régional. En outre, les politiques visant à atteindre les objectifs identifiés ci-dessus ne devront pas nuire aux aspirations collectives s'exprimant actuellement dans la notion de quartier résidentiel. Elles seront donc soumises à la critique des résidents, des municipalités locales et des conseils de planification de la zone d'aménagement.

1.3 ATTEINDRE LES OBJECTIFS

Le Conseil est chargé d'adopter des lois et de prendre des décisions affectant de nombreux aspects de l'aménagement de la zone d'aménagement. Il constitue donc l'un des organismes les plus importants pour l'atteinte des objectifs définis par la collectivité régionale. La manière selon laquelle il s'acquittera de sa responsabilité directe en matière d'approvisionnement en eau, d'évacuation des eaux-vannes, de transport public, d'équipements routiers et de services de santé et de bien-être, influencera profondément la nature de cette collectivité. Une liaison permanente avec les organismes publics et privés participant à l'aménagement de la zone d'aménagement et la coordination de leurs activités, favoriseront également l'obtention des résultats attendus.

Les politiques et les programmes des autres gouvernements, ainsi que les activités des simples résidents et des entreprises privées, devront être coordonnés aux efforts concertés de la Municipalité régionale.

Le Conseil exercera essentiellement ses pouvoirs en matière d'urbanisme par l'intermédiaire du Plan directeur, lequel aura force de loi, en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire. Aucun règlement de zonage ne pourra être adopté, ni aucun programme de travaux publics entrepris, s'ils entrent en conflit avec les dispositions du Plan. En outre, comme le veut la Loi de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, les règlements de zonage et plans directeurs déjà en vigueur dans la zone d'aménagement devront être amendés pour se conformer à ce Plan.

Le Plan expose les politiques fondamentales du Conseil régional destinées à parvenir à un aménagement physique satisfaisant de la Région, dans les années à venir. Il permet en outre à la population, ce qui est tout aussi important, d'exprimer ses désirs, ses préoccupations et ses choix dans ce domaine, tout en définissant les principes qui gouverneront la croissance. Il s'ensuit donc que le Plan, outre son autorité législative, pourra avoir un rôle d'incitation et d'orientation.

1.3A **LA RÉPARTITION DES POUVOIRS DE PLANIFICATION DANS LA RÉGION**

Les pouvoirs de planification sont dévolus aux diverses autorités de la région et ce qui suit définit les responsabilités respectives de la Municipalité régionale et des municipalités locales.

Le Plan régional constitue une stratégie d'aménagement de l'ensemble de la région, établie avec suffisamment de détails pour permettre la réalisation des objectifs régionaux.

Toutefois, les plans directeurs locaux, qui régissent le territoire de chaque municipalité locale, ont un rôle essentiel à jouer puisqu'ils doivent assurer que l'aménagement proposé correspond bien aux objectifs régionaux et aux aspirations locales, conformément aux politiques du Plan.

Ces plans directeurs locaux devront donc contenir des directives plus précises sur les plans d'utilisation des sols et, notamment, des politiques touchant les densités et types d'aménagement résidentiel, la viabilisation des terrains et le calendrier de réalisation des aménagements proposés. Ces plans devront être suffisamment précis pour garantir la mise en oeuvre appropriée des politiques locales et régionales ainsi que l'élaboration des schémas d'aménagement et règlements de zonage relatifs à des secteurs particuliers. Ces plans devront être approuvés conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement du territoire.

Lorsque certains plans locaux ne sont pas assez détaillés pour permettre l'atteinte de ces objectifs, des plans auxiliaires seront élaborés pour des secteurs particuliers, telles les futures collectivités urbaines ou les zones de réaménagement. Ces plans auxiliaires ne devront toutefois pas jouer le rôle normalement attribué aux plans directeurs locaux.

Les plans auxiliaires contiendront, s'il y a lieu, des directives précises sur des questions telles que les plans d'utilisation des sols, la construction résidentielle (emplacement, type, densité), les transports, la viabilisation des terrains et les calendriers de réalisation. Ils devront faire l'objet de résolutions adoptées par le Conseil régional et le conseil local, nonobstant les dispositions de la Loi sur l'aménagement du territoire.
[PAR. 1.3A AJOUTÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 1, LE 30 AOÛT 1976.]

[PAR. 1.3A AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 27 AU PLAN DIRECTEUR, LE 28 JUILLET 1982]

1.4 **LES PRIORITÉS ET LES OBJECTIFS**

On ne saurait trop insister sur le fait que tous les objectifs ne pourront être totalement atteints, puisque la planification du développement régional implique la réalisation d'un équilibre entre des buts multiples et des ressources limitées, au milieu d'un ensemble complexe de circonstances. Des choix devront donc être faits quant à l'importance relative des buts et des besoins de la collectivité.

Le Conseil a identifié sept secteurs principaux de préoccupation: la mise en valeur du milieu naturel, l'amélioration du bien-être collectif, la création de services de transport et d'équipements collectifs, la mise en valeur des atouts économiques, l'économie d'énergie ainsi que le financement et l'organisation de programmes de travaux publics adaptés aux résultats désirés.
[PAR. 1.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 34 AU PLAN DIRECTEUR, LE 9 MAI 1983]

Pour chacun de ces domaines, un objectif fondamental et plusieurs objectifs particuliers ont été définis. Ils sont exposés au Tableau 1.1. La discussion approfondie de ces objectifs avec le public, et les nombreux commentaires reçus à leur sujet, ont fait apparaître un consensus pour que ceux qui concernent le bien-être collectif et le milieu naturel reçoivent la plus haute priorité, suivis des équipements collectifs; viennent ensuite les problèmes de financement et de mise en oeuvre du Plan, la notion d'expansion de la structure économique se trouvant en dernière position.
[PAR. 1.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 34 AU PLAN DIRECTEUR, LE 9 MAI 1983]

Les objectifs primaires et secondaires énoncés ci-dessus ont constitué l'un des éléments de l'analyse dont émanent les propositions de ce Plan. Certes, tous les objectifs envisagés n'ont pu être respectés dans leur intégrité; par exemple le Plan ne réserve pas automatiquement à l'agriculture chaque parcelle de terrain très propice à cette activité. Il a fallu faire certains compromis du fait de l'incompatibilité de certains objectifs.

1.5 LE PLAN DIRECTEUR

Le Plan directeur comprend six parties dont la première se termine ici. Les autres parties portent sur les domaines suivants:

- Partie 2: La structure et l'échelle de la croissance, notamment l'ampleur et la localisation de la croissance démographique et de l'emploi dans les zones urbaines et rurales.
- Partie 3: Les transports et les services publics, notamment les routes, les transports en commun et les services publics.
- Partie 4: Les ressources culturelles et les équipements collectifs, notamment l'aspect esthétique de la Région, les monuments historiques et les équipements collectifs.
- Partie 5: Les ressources naturelles, notamment l'agriculture, la conservation, les loisirs et la gestion de l'environnement.
- Partie 6: La mise en oeuvre du Plan.

TABLEAU 1.1

OBJECTIFS POUR LA RÉGION

1 BIEN-ÊTRE COLLECTIF	2 MILIEU NATUREL	3 SERVICES		4 MISE EN OEUVRE	5 FINANCEMENT	6 STRUCTURE ÉCONOMIQUE	7 ÉNERGIE
		1. RÉSEAU DE TRANSPORTS	2. ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS				
OBJECTIF FONDAMENTAL ●CRÉER UN ENVIRONNEMENT SÛR, SAIN ET STIMULANT, DANS LEQUEL CHACUN POURRA POURSUIVRE SES ACTIVITÉS QUOTIDIENNES AU MIEUX DE SES APTITUDES ET DE SES POSSIBILITÉS.	OBJECTIF FONDAMENTAL ●DÉVELOPPER, PROTÉGER ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DU MILIEU NATUREL AFIN DE FAIRE FACE À L'ÉVOLUTION DES BESOINS DÉMOGRAPHIQUES, SOCIAUX, ÉCONOMIQUES ET TECHNOLOGIQUES, ET D'ASSURER SA MISE EN VALEUR RATIONNELLE TOUT EN MINIMISANT LES PERTURBATIONS ÉCOLOGIQUES.	OBJECTIF FONDAMENTAL ●ORGANISER UN SYSTÈME DE TRANSPORTS SÛRS, PRATIQUES, EFFICACES ET ACCESSIBLES À TOUTES LES PERSONNES ET MARCHANDISES, TOUT EN MINIMISANT LA PERTURBATION DE L'ENVIRONNEMENT.	OBJECTIF FONDAMENTAL ●ORGANISER UN SYSTÈME D'ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS ADÉQUAT ET EFFICACE, ADAPTÉ À L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET TECHNOLOGIQUE.	OBJECTIF FONDAMENTAL ●METTRE AU POINT UN PROGRAMME DESTINÉ À FACILITER LA MISE EN OEUVRE COORDONNÉE DU PLAN, AFIN D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS FIXÉS, À PERMETTRE SON ÉVALUATION ET SA MISE À JOUR PERMANENTES ET À ASSURER QU'IL EST ADAPTÉ AUX PLANS DES COLLECTIVITÉS PLUS IMPORTANTES.	OBJECTIF FONDAMENTAL ●ASSURER L'EXPANSION DE LA RÉGION POUR OBTENIR, AVEC UN MINIMUM DE COÛTS, UN MAXIMUM D'AVANTAGES SOCIAUX, EN FONCTION DE SES POSSIBILITÉS FINANCIÈRES À SATISFAIRE LES BESOINS IDENTIFIÉS.	OBJECTIF FONDAMENTAL ●ASSURER L'EXPANSION DE LA RÉGION À UN NIVEAU COMPATIBLE AVEC LES OBJECTIS 1 À 5.	OBJECTIF FONDAMENTAL ●AMÉNAGER LA RÉGION DE FAÇON À UTILISER L'ÉNERGIE DE MANIÈRE EFFICACE ET À OPTIMISER L'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE, DANS LA MESURE DU POSSIBLE.
OBJECTIFS PARTICULIERS ●OFFRIR DES HABITATIONS ADÉQUATES, DE TOUTES CATÉGORIES, ACCESSIBLES À TOUS LES SECTEURS DE LA POPULATION. ●FOURNIR DES ÉQUIPEMENTS ADÉQUATS, EN MATIÈRE DE SANTÉ, D'ÉDUCATION, DE CULTURE, DE LOISIRS ET DE BIEN-ÊTRE. ●MINIMISER LES RISQUES D'EXPOSITION À DES PHÉNOMÈNES NÉFASTES. ●OPTIMISER LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ DE LA VIE, SOUS TOUS SES ASPECTS. ●OFFRIR LE CHOIX DE CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL LE PLUS LARGE POSSIBLE, AFIN DE PERMETTRE DES STYLES DE VIE AUSSI VARIÉS QUE POSSIBLE. ●METTRE EN VALEUR L'HÉRITAGE CULTUREL ET HISTORIQUE DE LA RÉGION. ●OFFRIR LA GAMME D'EMPLOIS LA PLUS LARGE POSSIBLE. ●FAVORISER LE PLUS POSSIBLE L'INTERACTION SOCIALE. ●MINIMISER LA PERTURBATION DES COLLECTIVITÉS EXISTANTES.	OBJECTIFS PARTICULIERS ●PRÉSERVER LES ZONES PRÉSENTANT UN GRAND INTÉRÊT POUR LA CONSERVATION. ●ASSURER LA PROTECTION ADÉQUATE DE LA FAUNE ET DE LA FLORE. ●PROTÉGER LES BONNES TERRES AGRICOLES ET FORESTIÈRES. ●PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LES ZONES PRÉSENTANT UN GRAND INTÉRÊT SUR LES PLANS ESTHÉTIQUE, HISTORIQUE, PAYSAGER ET RÉCRÉATIF. ●CONTRÔLER LA POLLUTION DE L'ENVIRONNEMENT, SOUS TOUTES SES FORMES. ●ORGANISER TOUTES LES ACTIVITÉS DE MANIÈRE EFFICACE ET DANS LES ZONES APPROPRIÉES. ●ATTEINDRE UN NIVEAU ESTHÉTIQUE EXCELLENT EN APPLIQUANT À TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT DES PRINCIPES D'URBANISME STRICTS. ●VEILLER À CE QUE LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT RESPECTENT L'ENVIRONNEMENT ET S'Y INTÈGRENT HARMONIEUSEMENT. ●ASSURER L'EXPANSION URBAINE AU-DELÀ DE LA PÉRIODE DE PLANIFICATION. ●METTRE L'ACCENT SUR LE RÔLE DE LA CAPITALE NATIONALE.	OBJECTIFS PARTICULIERS ●OPTIMISER L'ACCESSIBILITÉ AUX LIEUX D'EMPLOI, DE RÉSIDENCE ET À TOUS LES ÉQUIPEMENTS DE LA RÉGION. ●MINIMISER LES TEMPS ET COÛTS DE TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES. ●ORGANISER UN SYSTÈME ADAPTABLE AUX CHANGEMENTS TECHNOLOGIQUES, LATENTS ET PROBABLES, ET À LA CROISSANCE DES BESOINS. ●OFFRIR UN CHOIX ENTRE DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT. ●MINIMISER LES PERTURBATIONS ET DÉSORDRES DES QUARTIERS EXISTANTS OU FUTURS. ●ORGANISER UN RÉSEAU ADAPTÉ AUX BESOINS ET AUX RESTRICTIONS IMPOSÉS PAR L'ENVIRONNEMENT. ●ASSURER LE TRANSPORT INTERRÉGIONAL DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES.	OBJECTIFS PARTICULIERS ●ASSURER L'ÉVACUATION ET LE TRAITEMENT EFFICACES DE TOUS LES DÉCHETS, DOMESTIQUES ET INDUSTRIELS. ●ORGANISER UN SYSTÈME EFFICACE D'ADDUCTION D'EAU. ●ASSURER DES SERVICES DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ET DE TÉLÉCOMMUNICATIONS ADÉQUATS ET EFFICACES.	OBJECTIFS PARTICULIERS ●METTRE AU POINT UNE ORGANISATION ET UNE PROCÉDURE ADMINISTRATIVES DESTINÉES À FACILITER LA MISE EN OEUVRE DU PLAN. ●PRÉVOIR UNE APPLICATION SUFFISAMMENT SOUPLE POUR RÉPONDRE À L'ÉVOLUTION DES BESOINS. ●ADOPTER UN PROGRAMME QUI FACILITERA LA MISE EN OEUVRE DU PLAN. ●ORGANISER UNE STRUCTURE DE PLANIFICATION LOCALE. ●PRÉVOIR LA PARTICIPATION DES CITOYENS À TOUTES LES ÉTAPES DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE DU PLAN.	OBJECTIFS PARTICULIERS ●MINIMISER LE COÛT DE TOUS LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS NÉCESSAIRES, EN FONCTION DES AVANTAGES GLOBAUX. ●OPTIMISER L'UTILISATION DE TOUS LES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS. ●MINIMISER LES PERTES FINANCIÈRES ENTRAÎNÉES PAR LES PERTURBATIONS DUES À LA CONSTRUCTION DES ÉQUIPEMENTS. ●ASSURER LES SERVICES RÉGIONAUX, EN FONCTION DES POSSIBILITÉS FINANCIÈRES. ●INTÉGRER L'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION AUX PROGRAMMES FÉDÉRAUX ET PROVINCIAUX DE SUBVENTIONS.	OBJECTIFS PARTICULIERS ●ASSURER L'EXPANSION DE LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION EN FONCTION DE SON POTENTIEL GLOBAL ET EN ACCORD AVEC DES FACTEURS ET IMPÉRATIFS ÉCONOMIQUES PLUS LARGES. ●ASSURER LA DIVERSIFICATION DE LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE RÉGIONALE. ●PARVENIR À UN ÉQUILIBRE OPTIMAL DE LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION. ●PROTÉGER ET DÉVELOPPER LES RESSOURCES NATURELLES DE LA RÉGION.	OBJECTIFS PARTICULIERS ●ASSURER L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES OPÉRATIONS RÉGIONALES. ●DÉVELOPPER DES TENDANCES EFFICACES SUR LE PLAN ÉNERGÉTIQUE QUANT À L'OCCUPATION DES SOLS. ●MAXIMISER L'UTILISATION DE MODES DE TRANSPORT EFFICACES SUR LE PLAN ÉNERGÉTIQUE, TELS QUE LE TRANSPORT EN COMMUN, LA MARCHE ET LE CYCLISME. ●FAVORISER LES PROGRAMMES DE RECYCLAGE ET DE RÉCUPÉRATION DE LA CHALEUR TIRÉE DE L'INCINÉRATION DES DÉCHETS. ●ENCOURAGER L'INNOVATION RELATIVEMENT À L'UTILISATION EFFICACE D'ÉNERGIE.

[APD Nº 34, 9 MAI 1983, TABLEAU 1.1]

PARTIE 2

2.0 LA STRUCTURE ET L'ÉCHELLE DE LA CROISSANCE

2.1 L'ÉCHELLE DE LA CROISSANCE

2.1.1 LES PERSPECTIVES

De 1951 à 1971, la population et le nombre d'emplois de la zone d'aménagement ont presque doublé tandis que le nombre de ménages a augmenté de 134%. La zone métropolitaine d'Ottawa-Hull, dont fait partie le secteur urbanisé de la zone d'aménagement, se place au quatrième rang au niveau national; elle sera sans doute affectée par la tendance générale d'urbanisation croissante.

D'après les multiples études dont cette tendance a fait l'objet, il est possible de prévoir, en supposant le même type de croissance économique que pendant ces dernières années et en se basant sur la taille et la structure d'emploi des villes existantes, que:

- la population du Canada passera de 21,5 millions de personnes, en 1971, à environ 38 millions de personnes au début du siècle prochain, ce qui représente une augmentation d'environ 75%;
- la population des douze villes les plus importantes du pays passera de 8,6 millions à 24,8 millions de personnes, ce qui représente une augmentation de près de 200%. Ainsi, près de 75% de la population canadienne habitera dans ces villes;
- Les populations de Montréal et de Toronto s'élèveront à 6 millions d'habitants et celle de Vancouver à 2,5 millions d'habitants.
- Québec, Hamilton, Edmonton, Winnipeg et Ottawa-Hull auront des populations variant de 1 million à 1,5 million de personnes.

La croissance de la zone d'aménagement dépendra de la croissance démographique du pays et, dans une moindre mesure, de celle du reste du monde. Toute modification du taux de croissance et du niveau démographique de la zone d'aménagement affectera les autres zones urbaines du pays. Le taux de croissance de la zone d'aménagement dépendra d'abord de la politique du gouvernement fédéral, ensuite de celle du gouvernement provincial et, finalement, dans une bien moindre mesure, de celle des gouvernements municipaux. Les enquêtes effectuées dans la Région

de la Capitale nationale ont permis de conclure que sa population se situera entre 1 million et 1,5 million d'habitants au début du 21ème siècle, étant donné:

- que la majorité des emplois sont offerts par la Fonction publique et le secteur des services. L'accroissement de la demande dans ces secteurs, qui se caractérisent par une main-d'oeuvre importante, entraînera donc vraisemblablement une augmentation rapide du nombre d'offres d'emploi;

- que la zone urbaine est suffisamment importante pour engendrer et attirer de nouveaux emplois, puisque le marché local est en mesure d'absorber des services supplémentaires.

Le Plan est basé sur l'hypothèse que l'expansion économique du pays sera vraisemblablement du même type que celle de ces dernières années. Cependant, les urbanistes reconnaissent qu'il n'est pas du tout certain que la population et le nombre d'emplois de la zone d'aménagement continueront à croître au même rythme que ces dernières années. En effet, les politiques du gouvernement fédéral, l'évolution des attitudes à l'égard du travail, du contrôle des naissances et de la consommation d'énergie et des ressources, influenceront le taux de croissance. En outre, on admet de plus en plus que, même si la croissance de notre économie se poursuit au taux mentionné ci-dessus, elle devrait être répartie selon des critères différents. Cette opinion, si elle se confirme suffisamment pour influencer les décisions, entraînera peut-être, à long terme, une nouvelle répartition de l'aménagement urbain, aux niveaux national et provincial. Si tel est le cas, les projets pour la zone d'aménagement en seront profondément modifiés et devront être soumis à une nouvelle analyse.
[PAR. 2.1.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

La croissance se présente sous deux aspects contradictoires: d'une part, les tendances actuelles justifient l'hypothèse d'une population urbaine de plus en plus importante dans la zone d'aménagement et, d'autre part, l'intérêt même d'une croissance de cet ordre est remis en question; ces deux aspects sont la source d'un dilemme, car il existe peu de moyens pour contrôler le taux de croissance et, en outre, ceux qui pourraient s'avérer efficaces sont à la disposition de gouvernements autres que les gouvernements municipaux.

Le principal employeur de la zone d'aménagement est le gouvernement fédéral, qui s'est fixé un programme de construction soutenue dans la capitale afin de loger le nombre croissant d'employés fédéraux, jusqu'au début des années 1980. Sur la base de cet engagement, et considérant qu'une modification importante des politiques publiques ne pourrait se réaliser que sur plusieurs années (par exemple, le

transfert des services gouvernementaux dans d'autres centres urbains) le Conseil estime que le Plan doit prévoir une croissance urbaine aux taux actuels pour une période d'au moins dix ans; pour répondre aux besoins ultérieurs, il faudra se baser sur l'hypothèse voulant que la population de la zone d'aménagement atteigne éventuellement le million de personnes. Toutefois, le Conseil reconnaît qu'une croissance urbaine soutenue dans la zone d'aménagement peut susciter certaines inquiétudes. [PAR. 2.1.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Ainsi, par une analyse périodique du Plan, on devra mesurer les effets de taux de croissance différents, déterminer les moyens permettant d'influencer ces taux et évaluer les conséquences de toute modification du taux choisi sur les buts et les objectifs relatifs à l'aménagement de la zone d'aménagement.

Selon le Conseil, il convient également que le Plan fixe un calendrier prévisionnel, en fonction duquel certains niveaux démographiques seront atteints dans la zone d'aménagement. En effet, ceci facilitera la coordination des activités des gouvernements et organismes provinciaux et municipaux, et fournira un cadre de référence permettant de comparer les diverses étapes de mise en oeuvre du Plan aux situations réelles.

Si la population de la zone d'aménagement augmente au même rythme que pendant la période 1961-1971, le niveau d'un million de personnes sera atteint en 1998. Par contre, si elle augmente, pendant chaque décennie, du même nombre de personnes que pendant la période 1961-1971, ce niveau sera atteint en 2015. Le tableau no 2.1 indique les années auxquelles certains niveaux démographiques caractéristiques seront atteints, en fonction de ces deux taux de croissance, ainsi qu'une date médiane.

Tableau nº 2.1

Années auxquelles certains niveaux démographiques seront atteints en fonction de taux de croissance différents.

Niveau démographique	Année		
	Augmentation en pourcentage constant	Année médiane	Augmentation numérique constante
471 931		1971	
600 000	1980	1981	1982
750 000	1988	1991	1994
1 000 000	1998	2006	2015

Ce tableau ne constitue qu'un cadre de référence et ne reflète, en aucun cas, les objectifs du Plan.

En conséquence, le Conseil propose:

(1) de fonder sa stratégie d'urbanisme à long terme sur un niveau démographique concordant avec les prévisions les plus récentes pour la zone d'aménagement. Ainsi le Plan est-il basé sur l'hypothèse voulant que la population de la zone d'aménagement atteigne le million de personnes ici 30 ans environ;

(2) d'inclure, dans l'analyse périodique du Plan, une évaluation des diverses politiques qui permettraient de freiner ou d'accélérer le taux de croissance dans la zone d'aménagement, en fonction des buts et objectifs du Plan.

2.1.2 LES BESOINS FONCIERS

La superficie totale requise pour atteindre les objectifs d'urbanisation, au niveau démographique d'un million de personnes, dépend essentiellement:

- de la densité des zones de résidence et d'emploi;
- de la superficie des terrains réservés aux principaux espaces verts dans la zone urbaine;
- de la superficie des terrains occupés par les organismes principaux;
- de la superficie des terrains vacants dans la zone urbaine.

Même si ces facteurs varient selon le lieu et l'époque, on constate une certaine stabilité des rapports existant entre, d'une part, le nombre de personnes dans une zone urbaine et, d'autre part, leur densité, la superficie des terrains requis pour certains aménagements urbains et la superficie totale des terrains requis pour tous les projets d'urbanisation.

En supposant que ces rapports soient constants et qu'Ottawa soit une ville ontarienne type*, les terrains requis par les projets d'urbanisation de la zone d'aménagement passeraient de 14 000 hectares, pour une population approximative de 0,5 million de personnes, à 24 000 hectares pour un million de personnes. Les tendances récentes, cependant, font apparaître une augmentation des densités résidentielles. Puisqu'il est peu probable que ce phénomène se renverse, la superficie totale des terrains requis par les projets d'urbanisation d'une population d'un million de personnes devrait être inférieure à 24 000 hectares. De plus, la zone urbaine d'Ottawa ne peut être considérée comme une ville ontarienne type pour les raisons suivantes:

---

*Voir **"Urban Land Use in Ontario, Areas and Intensities"** (Localisation et densité des aménagements urbains en Ontario), ministère des Affaires municipales de l'Ontario.

- la nature des emplois de la zone d'aménagement, qui sont essentiellement des emplois de bureau et de service, permet des densités plus élevées que les emplois industriels, qui sont relativement peu nombreux dans la zone d'aménagement;

- l'utilisation intensive de la ceinture de verdure pour certains aménagements urbains réduit la nécessité de les réaliser dans la zone urbaine; c'est le cas, par exemple, des aéroports, des installations de défense, des établissements pénitentiaires et des centres récréatifs;

- la zone urbaine comporte un nombre relativement élevé de terrains non urbanisés, comme la Ferme expérimentale et la base aérienne de Rockcliffe;

- il y existe un nombre relativement élevé d'espaces verts aménagés pour des activités de loisirs (Promenade de la rivière des Outaouais, par exemple) ou à proximité des édifices du gouvernement.

Les deux premiers facteurs tendraient à diminuer la superficie totale des terrains nécessaires aux projets d'urbanisation de la zone d'aménagement, par rapport à la moyenne ontarienne, alors que les deux autres tendraient à l'augmenter.

En 1970, la superficie urbaine totale* occupée par les aménagements urbains s'élevait à 11 700 hectares. La population incluse dans cette zone était d'environ 403 000 personnes, soit une densité d'environ 34,4 personnes par hectare. Ce chiffre est inférieur à la densité des autres grandes villes du Canada (Hamilton, 38,3; la zone métropolitaine de Toronto, 39,5; la zone métropolitaine de Montréal, 45,7).

En 1971, les densités urbaines brutes des grandes villes canadiennes étaient fort différentes; ceci est essentiellement dû au fait que les limites municipales ne correspondent pas aux zones urbanisées de ces villes, d'où une différence dans la superficie totale des terrains vacants inclus dans ces limites.

Tableau nº 2.2

Densités urbaines brutes des grandes municipalités, en 1971[a]

	Population	Superficie en hectares	Densité (nombre d'habitants/hectares)
Montréal	1 214 352	15 790	76.9
Toronto	712 786	9 715	73.4
Hamilton	309 173	12 280	25.2
Winnipeg	246 246	7 905	31.2
Vancouver	426 256	11 305	37.7
Ile de Montreal	2 187 153	73 900	29.6
Zone metropolitaine de Toronto	2 086 017	62 585	33.3
Ottawa	302 341	11 015	27.4

[a] Statistique-Canada, "Geographie", Bulletin du recensement de 1971, SG 1.

*C'est-à-dire la zone desservie par les systèmes centraux d'adduction d'eau et d'égouts.

De plus, les densités des zones de résidence et des zones d'emploi varient d'une ville à l'autre. Cependant, à l'exception de Toronto et de Montréal, qui sont deux villes anciennes et presque totalement construites, la densité urbaine brute des grandes villes canadiennes varie de 25 à 37 personnes par hectare. Pour la ville d'Ottawa, la densité urbaine brute est de 38,1 personnes par hectare, si l'on ne tient pas compte de zones importantes de terrains vacants ou non urbanisés. Si l'on considère que les densités tendent à augmenter et que la ceinture de verdure permettra d'accueillir certaines activités urbaines, il semble raisonnable de calculer les besoins fonciers de ce Plan à partir d'une densité urbaine brute de 37 personnes par hectare. En supposant qu'un dixième de la population totale de la zone d'aménagement réside dans les zones rurales, 900 000 personnes habiteront dans la zone urbaine lorsque le niveau d'un million de personnes sera atteint. Une densité de 37 personnes par hectare nécessiterait alors 24 000 hectares de terrains urbains. La zone située à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, y compris Bells Corners et Blackburn Hamlet, représente 18 200 hectares. Or, certains secteurs importants de la zone d'aménagement ne seront pas aménagés pendant la période de planification, notamment la Ferme expérimentale et la base des Forces armées à Rockcliffe; il est donc possible de prévoir que la densité urbaine brute à l'intérieur de la ceinture de verdure sera de 37 personnes par hectare. A l'extérieur de la ceinture de verdure, les projets d'urbanisation nécessiteront environ 6 100 hectares. [PAR. 2.1.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 1 DE LA COMMISSION DES AFFAIRES MUNICIPALES DE L'ONTARIO (C.A.M.O.), LE 11 OCTOBRE 1979.]

- Le Conseil prévoit donc qu'une zone urbaine d'environ 24 000 hectares sera nécessaire si la zone d'aménagement atteint le niveau démographique d'un million de personnes.

2.2 LA STRUCTURE ET LA LOCALISATION DE LA CROISSANCE FUTURE

Le quasi-doublement de la population et de la superficie des terrains urbanisés aura des conséquences sur les résidents actuels et futurs, de la zone d'aménagement. Il influencera la qualité de l'environnement global, ainsi que celle de l'environnement immédiat, c'est-à-dire le cadre de vie et de travail des résidents; il affectera la qualité des communications ainsi que les coûts et les avantages sociaux. La structuration et la localisation de la croissance urbaine future auront des conséquences très variables sur les facteurs ci-dessus. C'est pourquoi les propositions contenues dans ce Plan ont été formulées après l'examen d'un vaste éventail de choix. On a ainsi analysé huit modèles différents de structuration de la croissance urbaine avant de choisir celui sur lequel se fondent le Plan et la localisation des futurs aménagements urbains.

2.2.1 LA STRUCTURE DE L'URBANISATION FUTURE

Les huit modèles* analysés pour l'élaboration du Plan allaient d'une hypothèse de concentration de l'essentiel de l'aménagement dans une zone définie par la limite externe de la ceinture de verdure, jusqu'à une structure libre et dispersée entraînant l'urbanisation d'une partie importante de la zone d'aménagement.

Certains critères ont été définis pour évaluer chaque modèle en fonction des objectifs et sous-objectifs du Plan, lesquels avaient été pondérés afin de parvenir à un classement cohérent des divers modèles.

Cet exercice a montré que les principaux avantages d'un aménagement concentré étaient la création d'emplois supplémentaires, une plus grande vitalité de la zone urbaine et de plus grandes possibilités en matière de loisirs de plein air et de préservation des terres agricoles et des zones de conservation. La nature compacte de ce type d'aménagement évite l'urbanisation tentaculaire et minimise certains effets négatifs sur l'environnement. Ces avantages s'accompagnent cependant de problèmes importants à partir de certaines densités; les équipements et les services coûtent de plus en plus cher, le prix des terrains monte, la pollution (de l'air, de l'eau et par le bruit) est de plus en plus difficile à contrôler et nécessite des dépenses de plus en plus élevées; enfin, les transports deviennent extrêmement onéreux. De plus, les collectivités établies doivent subir des changements considérables et les pressions pour le réaménagement de sites historiques ou remarquables se font de plus en plus fortes. Finalement, il devient très difficle de créer des collectivités socialement cohérentes, d'encourager les rapports sociaux ou de favoriser la multiplicité des styles de vie.

L'aménagement dispersé, à faible densité, permet d'éliminer la plupart de ces inconvénients mais en suscite de nouveaux. En particulier, il est économiquement impossible de fournir des équipements ou des services de haute qualité avec ce type d'aménagement. La pollution aussi est difficile à contrôler et la plupart des déplacements doivent se faire en automobile. En outre, ce type d'aménagement entraîne l'urbanisation d'un plus grand nombre de terrains, ce qui affecte les ressources naturelles.

On a donc rejeté les quatre modèles basés sur les densités faibles et extrêmes et l'on a conclu que la solution convenant le mieux à la zone d'aménagement était une structure d'urbanisation à densité moyenne. Les quatre modèles satisfaisant à cette condition étaient basés sur les concepts suivants:

---

*"Report on Formation and Preliminary Evaluation of alternative regional development concepts" (Rapport sur la formulation et sur l'évaluation préliminaire de différents concepts d'aménagement régional), 1971.

(1) le concept des villes-satellites, c'est-à-dire des villes relativement importantes, situées à l'extérieur de la ceinture de verdure et constituant des centres d'emploi autonomes. L'automobile y est le principal moyen de transport, sauf pour les trajets vers la zone centrale, qui se font davantage par transport en commun;

(2) le concept des couloirs urbains, c'est-à-dire un aménagement linéaire le long des couloirs reliés à la zone centrale par des transports rapides. Il s'agit là de réaménager les zones déjà développées et d'aménager les terrains vacants, afin d'accroître la densité à l'intérieur des couloirs, et d'obtenir ainsi une zone urbaine plus compacte. Les emplois sont surtout concentrés dans les couloirs et la zone centrale. De plus, ce concept entraîne une plus grande dépendance à l'égard des transports publics que celui des villes-satellites;

(3) le concept des autoroutes urbaines, c'est-à-dire un certain nombre de petites villes situées à proximité des autoroutes conduisant à la zone urbaine. Ces villes ne peuvent fournir beaucoup d'emplois et entraînent une grande dépendance à l'égard de l'automobile privée;

(4) le concept des trains de banlieue, c'est-à-dire un certain nombre de petites villes situées le long de voies ferrées utilisées par des trains de banlieue. Dans ce cas, les autoroutes urbaines sont toujours nécessaires, mais à un degré moindre. Les services de trains de banlieue doivent être reliés à un système de transports urbains rapides permettant l'accès à la zone centrale.

Le troisième modèle fut rejeté du fait de sa trop grande dépendance à l'égard des autoroutes urbaines. Il risquait également, comme le quatrième, de poser certaines difficultés quant à l'installation d'égouts et de canalisations d'eau. Ce sont donc les premier et deuxième modèles qui, considérés comme les plus avantageux, composent la structure d'urbanisation sur laquelle se fonde le Plan.

Ces deux modèles ont servi à l'élaboration des propositions du Plan. D'une part, le concept des villes-satellites a fourni la structure de base des collectivités urbaines, tout en permettant de préserver la ceinture de verdure et d'obtenir la répartition souhaitée en matière d'emploi. D'autre part, le concept des couloirs urbains a fourni la structure de base des transports publics, tout en permettant de localiser les futurs centres d'activité le long des voies de transport.

Selon le Conseil, les objectifs régionaux auront le plus de chance d'être atteints si la population des secteurs ruraux de la zone d'aménagement croît environ au même rythme que celle de l'ensemble de la Région. Dans ces conditions, lorsque le niveau d'un million de personnes sera atteint, environ 100 000 personnes résideront dans les secteurs ruraux. De cette manière, non seulement aura-t-on satisfait aux besoins résidentiels des secteurs ruraux, mais on aura également respecté le désir de certains membres de la collectivité régionale de résider en milieu rural. Il se peut qu'à certains moments de la période de planification, les besoins résidentiels des secteurs ruraux excèdent le niveau suggéré ci-dessus. Il n'est cependant pas souhaitable de tenter de répondre aux besoins résidentiels urbains dans les secteurs ruraux de la zone d'aménagement, car une population rurale dépassant largement les niveaux envisagés pourrait:

- difficilement bénéficier d'une gamme complète d'équipements collectifs;
- perturber la vie sociale en milieu rural, surtout dans les villages existants;
- avoir des effets négatifs sur l'environnement et causer des problèmes de santé et de sécurité publiques;
- empêcher la répartition souhaitée en matière d'emploi;
- affecter les activités agricoles;
- entraîner une trop grande dépendance à l'égard de l'automobile privée et contrecarrer ainsi les objectifs du Plan en matière de transports publics.

Une fois aménagées, les zones situées à l'intérieur de la ceinture de verdure abriteront une population de 600 000 à 750 000 personnes, dans des conditions de vie adéquates. Le niveau démographique idéal de ces zones dépendra des facteurs suivants:

- le degré de réaménagement nécessaire au développement des collectivités résidentielles existantes et à l'organisation d'un système de transports publics;
- l'écart entre la taille prévue et la taille réelle des ménages futurs, qui affectera le nombre de logements à fournir pour un niveau de population donné;
- les conséquences d'un niveau démographique donné sur les types de logements à fournir;
- les effets d'un niveau démographique donné sur la nature et le rythme d'aménagement des moyens de communication qui seront requis à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Le nombre et la taille des collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure sont principalement déterminés par les facteurs suivants:

- la population croît d'environ 12 000 personnes par an. Ceci limite le nombre de résidents des collectivités urbaines et restreint le nombre de sites susceptibles d'être viabilisés dès les premières étapes de l'aménagement;

- il est nécessaire de situer un grand nombre d'emplois dans les collectivités urbaines et de faire adopter par le Conseil régional des politiques visant à créer un nombre suffisamment élevé d'emplois locaux pour que le système de transports soit utilisé dans les deux sens. Même si l'attrait de l'emploi dépend souvent de la taille de la collectivité, il est nécessaire d'utiliser d'autres moyens de contrôle et d'incitation pour maintenir un ratio acceptable entre la population résidente et les possibilités d'emploi sur place, pendant toute la durée d'aménagement des collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure;

- il est souhaitable que le système de transport en commun rapide desserve les principaux centres d'emploi ainsi que les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure. Beaucoup d'entre elles ne pourront cependant être desservies, en raison du coût élevé de ce système;

- les ressources financières des municipalités régionales et locales sont limitées. Il serait donc préférable de fournir une gamme complète de services et d'équipements urbains à un nombre restreint de collectivités urbaines, plutôt qu'une gamme restreinte à un grand nombre de ces collectivités;

- le bien-être collectif, ainsi que la création des services et des équipements nécessaires, ont été considérés comme les objectifs les plus importants, au cours de cette analyse.

Par conséquent, le Conseil estime qu'il devrait y avoir, à l'extérieur de la ceinture de verdure, un nombre limité de collectivités urbaines suffisamment importantes pour engendrer un niveau d'emploi élevé. En se basant sur l'expérience des autres pays, on a calculé qu'un niveau démographique variant entre 75 000 et 100 000 personnes serait approprié, à condition de fournir des services de transport et un nombre d'emplois adéquats.
[PAR. 2.2.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 28 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]

Le Plan prévoit donc la répartition démographique suivante, lorsque le niveau d'un million de personnes sera atteint:

1. l'urbanisation totale des terrains situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, y compris le réaménagement qui permettrait de créer 50 000 nouvelles unités de logement. Il serait ainsi possible d'accueillir 790 000 personnes si la taille des ménages restait constante; or, il est prévu que le déclin déjà perçu dans ce domaine se poursuivra; ce chiffre serait donc plutôt de 630 000 personnes;

2. l'aménagement d'un nombre limité de collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure, pouvant chacune accueillir de 75 000 à 100 000 personnes soit 270 000 à 300 000 en tout;
[PAR. 2.2.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 28 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]

3. l'augmentation de la population des secteurs ruraux de la zone d'aménagement, jusqu'à environ 100 000 personnes.

2.2.2 L'EMPLACEMENT DES FUTURES COLLECTIVITÉS URBAINES

Le choix de l'emplacement des collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure est influencé par le fait que leur aménagement nécessite 2 000 à 2 400 hectares environ, pour 100 000 personnes, et qu'il faut accorder la priorité, en l'absence de tout avantage évident présenté par d'autres sites, aux terrains situés à proximité des services d'adduction d'eau et des égouts.

Dans ces conditions, six emplacements paraissent acceptables: Orléans, à l'est; la région de Carlsbad Springs, au sud-est; les parties sud de Gloucester et Nepean, au sud; Barrhaven, au sud-ouest, et Kanata-Glencairn, à l'ouest.
[PAR. 2.2.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Chacune de ces possibilités a été examinée en fonction:

des critères écologiques:

i) la superficie des bonnes terres agricoles qui seraient aménagées, étant donné que l'un des objectifs du Plan est de minimiser la perte de terres agricoles;

ii) l'intérêt esthétique du secteur; les secteurs attrayants sont considérés comme particulièrement appropriés à l'urbanisation;

iii) l'existence de dépôts minéraux ou de carrières; étant donné le potentiel économique des dépôts minéraux et les nuisances causées par les activités d'extraction, ces secteurs sont considérés comme peu propices à l'urbanisation;

iv) la qualité de l'eau; l'évacuation des eaux de pluie affecte la qualité des eaux de surface. Les zones urbaines dont les eaux se déversent directement dans la rivière des Outaouais sont favorisées car cette dernière a une grande capacité d'absorption des agents polluants charriés par les eaux de pluie;

v) les conséquences de l'aménagement sur les zones de conservation et de loisirs et sur les couloirs fluviaux;

vi) les effets perturbateurs, sur les collectivités, de la création du système de transport nécessaire. Lorsque les nouvelles voies de transport rendues nécessaires par la création de la nouvelle collectivité ne pouvaient pas contourner les collectivités existantes, le secteur était considéré comme peu propice à l'urbanisation.

des conditions d'aménagement:

i) le coût d'aménagement des moyens de transport requis - le coût moyen s'avérait le plus avantageux;

ii) le coût d'aménagement des services d'égouts - le coût moyen s'avérait le plus avantageux;

iii) le coût d'aménagement des services d'adduction d'eau - le coût moyen s'avérait le plus avantageux;

iv) le coût d'aménagement en fonction des possibilités offertes par le terrain (prise en considération de la profondeur du fond de roche et de l'incidence des pentes).

du statut d'aménagement:

i) si le secteur fait partie d'un plan directeur (approuvé ou proposé) ou d'un projet de plan de lotissement, ou que l'infrastructure de base indispensable est comprise dans les prévisions budgétaires, le Plan peut être mis en oeuvre plus facilement, ce qui est un avantage;

ii) si les terrains ont été regroupés par un organisme public ou par une société privée, le Plan peut être mis en oeuvre plus facilement, ce qui est également un avantage.

Un résumé de cette analyse figure à l'appendice A, sous forme de tableau.

Le Conseil a étudié les facteurs susmentionnés et en a conclu que les secteurs situés à l'ouest, à l'est et au sud-ouest, soit le secteur sud de Nepean et le sud de Gloucester sont actuellement les plus propices à l'aménagement urbain. Le secteur sud-est susmentionné rencontre particulièrement bien les critères ci-dessus. Il faudra toutefois limiter la croissance démographique de la Collectivité de l'Est en fonction de la mesure dans laquelle les services de transport peuvent la desservir.
[PAR. 2.2.2 MODIFIÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 2 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979]

[PAR. 2.2.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Par conséquent, le Conseil propose de désigner, aux Annexes A et B, les secteurs d'urbanisation suivants dans la zone d'aménagement:

(1) tous les terrains situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure et les secteurs de Blackburn Hamlet et de Bells Corners;

(2) un secteur à l'ouest de la ceinture de verdure (Kanata-Glencairn), pour l'aménagement d'une collectivité urbaine d'environ 100 000 personnes;

(3) un secteur à l'est de la ceinture de verdure pour l'aménagement d'une collectivité urbaine d'environ 75 000 personnes et couvrant une partie de la ville de Gloucester et du Canton de Cumberland (Orléans-Queenswood), sous réserve des critères suivants:
[PAR. 2.2.2(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) les terrains présentement non urbanisés demeureront réservés à la production agricole le plus longtemps possible avant le début de l'urbanisation; et

ii) l'urbanisation procèdera par étapes selon le calendrier d'installation des services régionaux, soit les canalisations principales d'aqueduc, l'égout collecteur et le réseau de transport, ainsi que de tout autre projet d'intérêt régional.
[PAR 2.2.2(3) AMENDE AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT, N° 17 AU PLAN DIRECTEUR, LE 2 FÉVRIER 1981.]

(4) un secteur pour l'aménagement d'une collectivité urbaine d'environ 75 000 à 100 000 personnes dans le secteur sud de Nepean, y compris Barrhaven et le sud de Gloucester, et d'au plus 35 000 personnes dans le sud de Gloucester, en tenant compte des critères suivants:
[PAR. 2.2.2(4) MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, 16 MARS 1983]

i) les terrains présentement non urbanisés demeureront réservés à l'agriculture le plus longtemps possible avant le début de l'urbanisation; et

ii) l'urbanisation procèdera par étapes selon le calendrier d'installation des services régionaux, soit les canalisations principales d'aqueduc, l'égout collecteur et le réseau de transport, ainsi que de tout autre projet d'intérêt régional.
[PAR 2.2.2(4) AMENDE AU COMPLET PAR LE DÉCRET N° 57 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979]
[PAR. 2.2.2(5) AMENDÉ AU COMPLET PAR LE DÉCRET N° 30 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

(5) Avant que le secteur décrit en (4), qui comprend le couloir fluvial mais non Barrhaven, ne puisse être aménagé, le Conseil propose que les utilisations suivantes soient permises:

- exploitations agricoles (y compris les aménagements résidentiels rattachés à cette activité);
- exploitations forestières;
- utilisations récréatives utilisant mais n'affectant pas l'environnement naturel, et ne nuisant pas à l'aménagement ultérieur du secteur;
- utilisations propres à la protection ou à la gestion des cours d'eau, de la faune et d'autres caractéristiques naturelles.

Les aménagements qui seraient permis à l'intérieur du couloir fluvial, comme ci-dessus, seront assujettis aux principes énoncés aux paragraphes 5.4.6 et 5.4.7.
[PAR. 2.2.2(5) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

2.2.3 LES PHASES D'AMÉNAGEMENT DES COLLECTIVITÉS URBAINES

L'aménagement des collectivités urbaines se fera par étapes, selon les objectifs suivants:

- assurer la mise en place de tous les services et équipements nécessaires dans les zones affectées par la croissance;
- encourager la création de centres d'emploi dans les zones identifiées dans le Plan, afin qu'ils soient intégrés aux collectivités en voie d'aménagement;
- encourager l'utilisation des transports en commun;
- fournir les terrains nécessaires aux divers types d'aménagement prévus dans ce Plan (y compris les différentes catégories d'aménagement résidentiel) dont la densité et l'emplacement devront toujours être adéquats.

Le coût d'aménagement des services à l'intérieur de la zone urbaine est tel qu'il n'est pas raisonnable de prévoir leur extension à toutes les zones pour lesquelles est prévu un aménagement simultané. Les principales canalisations d'eau et d'égouts doivent être installées avant l'apparition des besoins, à un coût déterminé par la demande prévue, et non pas actuelle. Les routes pouvant être progressivement améliorées, leur construction est plus étroitement reliée aux besoins actuels; toutefois, la protection des servitudes de passage correspondant aux besoins futurs peut nécessiter l'engagement préalable de capitaux importants. Les transports publics, sauf lorsqu'ils utilisent le réseau routier, exigent des investissements importants bien avant de pouvoir être utilisés au maximum de leur capacité; en outre, leurs coûts d'exploitation sont d'autant moins élevés que le nombre d'usagers augmente rapidement. Tous ces facteurs justifient donc que l'on organise l'aménagement urbain de façon compacte et progressive.

Cependant, d'autres facteurs et objectifs nous amènent à des considérations contraires. Ainsi, l'offre d'un choix d'emplacements résidentiels et industriels est imcompatible avec un aménagement organisé de façon très rigoureuse, dans le but de réduire les dépenses le plus possible.

Les phases de développement prévues dans le Plan visent, tout d'abord, à consacrer suffisamment de terrains au logement des ménages. Traditionnellement, on associait ce type de besoins à des maisons unifamiliales individuelles. En réalité, celles qui correspondent le mieux à ces besoins sont les maisons dites "de plain-pied", qui sont directement accessibles de l'extérieur et conviennent donc parfaitement aux enfants.

On estime que les terrains destinés à l'aménagement, et désignés à cet effet, à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans les collectivités urbaines de l'ouest, du sud-ouest et de l'est, devront accueillir 58 000 unités de logement familial de plain-pied. Etant donné le rythme actuel de construction, soit 3 000 à 3 500 unités familiales de plain-pied par an, ces terrains devraient être suffisants pour les 16 à 20 prochaines années. Cependant, étant donné que de récentes pénuries n'ont peut-être pas permis de

satisfaire à la demande totale, et que le nombre de ménages prévus est assez élevé, il se peut que 5 000 unités familiales de plain-pied soient requises chaque année pour répondre à la demande, à partir de 1975. En conséquence, les zones désignées pour l'aménagement urbain ne suffiront peut-être que jusqu'en 1985. C'est pourquoi, si l'on veut éviter de nouvelles pénuries de terrains à bâtir, il faudra peut-être entamer une seconde phase d'aménagement dès le début des années 1980.

En conséquence, le Conseil propose que:

(1) sous réserve des politiques énoncées aux autres chapitres du Plan, l'urbanisation des terrains situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, à Bells Corners, à Blackburn Hamlet, dans la Collectivité urbaine de l'Ouest (Kanata-Glencairn), dans la Collectivité urbaine de l'Est (Orléans-Queenswood) et dans la partie de la Collectivité urbaine du Sud délimitée par Barrhaven, soit approuvée immédiatement; [PAR. 2.2.3(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(2) sous réserve des politiques énoncées aux autres chapitres du Plan, l'aménagement des terrains situés dans la partie de la Collectivité urbaine du Sud délimitée par les parties sud de Gloucester et de Nepean soit effectuée par étapes selon le calendrier d'installation des services régionaux, soit les conduites d'eau principales, l'égout collecteur et le réseau de transport, ainsi que de tout autre projet d'intérêt régional;
[PAR. 2.2.3(2) AMENDÉ AU COMPLET PAR LE DÉCRET N° 58 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 2.2.3(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(3) afin de réaliser un équilibre harmonieux entre l'aménagement résidentiel et la création d'emplois, dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure, l'on adopte certaines mesures impératives pouvant concerner, entre autres choses: i) la mise en place des services nécessaires; ii) la signature d'accords avec des promoteurs; iii) l'achat et l'aménagement de terrains par les municipalités régionale et locales.

2.3 LE LOGEMENT

2.3.1 LES BUTS DE LA RÉGION

Les objectifs définis à la Partie 1 en matière de logement sont les suivants:

- veiller à ce que tous les secteurs de la population aient accès à des logements adéquats, de toutes catégories;
- offrir le plus grand choix possible de modes de vie, de cadres de travail et d'équipements, afin de favoriser la multiplicité des styles de vie;
- éviter de perturber, dans la mesure du possible, les collectivités existantes.

Ces déclarations d'intention, qu'on a voulues très générales, représentent les objectifs à long terme du Conseil. Cependant, la formulation de toute politique d'ensemble en matière de logement exige la définition d'objectifs plus concrets. Par exemple, l'expression "des logements adéquats" peut signifier des logements en quantité adéquate ou de qualité adéquate. De même, l'expression "veiller à ce que tous les secteurs de la population aient accès" peut s'entendre en termes de localisation ou en termes de prix. Les principaux objectifs du Conseil en matière de logement sont donc définis ci-dessous.

Néanmoins, les programmes et politiques du Plan doivent rester suffisamment généraux pour pouvoir être précisés en fonction de chaque cas, si l'on veut éviter d'avoir à l'amender constamment. En conséquence, seuls les objectifs principaux du Conseil en matière de logement seront définis ci-après.

2.3.2 LES OBJECTIFS DE LA RÉGION

Le Conseil se fixe quatre objectifs principaux en ce qui concerne les problèmes de logement relevant du Plan:

i) fournir un nombre suffisant d'unités de logement;

on calcule qu'un niveau démographique d'un million de personnes nécessitera un total de 360 000 unités de logement.

Tableau nº 2.3

Evaluation des besoins en logements en fonction de l'augmentation de la population.

	1971	Fin de la période de planification	Augmentation (Diminution)
Population	471 931	1 000 000	528 069
Nombre de personnes par unité	3.4	2.8	(0.6)
Unités de logement	137 230	360 000	222 770[a]

[a] Il faudra 15 000 unités supplémentaires si les démolitions se poursuivent au rythme actuel

Le taux d'augmentation du nombre d'unités d'habitation est plus élevé que le taux de croissance démographique puisqu'il est prévu une réduction de la taille moyenne des ménages. Ce phénomène est attribué à trois facteurs essentiels:

- un plus grand nombre de ménages voudront vivre dans des unités d'habitation individuelles, et pourront financièrement le faire; ce phénomène porte le nom technique de "dédoublement";
- un plus grand nombre de jeunes voudront des logements individuels;
- à mesure que la moyenne d'âge de la population augmentera, un plus grand nombre de personnes âgées habiteront des unités individuelles.

L'ensemble de ces divers facteurs provoquera une demande de plus de 220 000 nouveaux logements, compte non tenu des démolitions.

ii) offrir un vaste choix de logements:

les diverses catégories d'unités de logement (maisons unifamiliales, maisons en rangée, maisons à cour commune, maisons de rapport ou maisons anciennes reconverties en appartements) correspondent à la multiplicité des besoins des ménages ou des individus, selon le mode de vie, l'âge et le nombre d'enfants. En règle générale, les ménages avec enfants devraient pouvoir habiter des unités spécialement conçues pour ces derniers. Il convient cependant de prévoir certaines marges pour l'évaluation des besoins futurs dans les différentes catégories de logements. En effet, il n'est pas possible, par exemple, de supposer que les préférences des parents en matière de logement changeront automatiquement après le départ de leurs enfants. Il reste néanmoins possible, et important, de définir, dans le cadre du Plan, une combinaison souhaitable de diverses catégories d'unités de logement, afin de répondre aux besoins prévisibles et de disposer de principes fondamentaux pour l'approbation des projets d'aménagement. Comme on l'a déjà vu, les besoins des ménages avec enfants devraient être satisfaits par des logements de plain-pied. Dans le cadre du Plan, le Conseil estime que le nombre d'unités de logement de plain-pied devrait être égal au nombre prévu de ménages de trois membres ou plus, même si, en réalité, un certain nombre de logements de cette catégorie seront occupées par des ménages de deux membres ou par des personnes seules. Les besoins prévus pour les logements de plain-pied et pour les autres catégories sont indiqués au Tableau n° 2.4

Tableau nº 2.4

Evaluation des besoins prévus pour les unités de logement de plain-pied et pour les autres catégories.

	Total	De plain-pied	Autres
N. d'unités nécessaires	360 000	196 000	164 000
Unités déjà construites en 1971[a]	122 000	88 000	34 000
Unités à construire	238 000	108 000	130 000

[a] En supposant que 15 000 unités seront démolies.

On calcule que 50 000 unités de logement (dont peu de plain-pied) seront construites dans le cadre du réaménagement de la zone centrale, de la création de transports rapides dans les centres de district et, dans une moindre mesure, de l'aménagement d'autres secteurs. On peut donc en conclure que 80 000 unités de logement autres que de plain-pied devront être construites sur des terrains vacants.

On prévoit en outre qu'environ 13 000 unités de logement de plain-pied seront construites dans les secteurs ruraux de la zone d'aménagement. En conséquence, 95 000 unités de plain-pied devront être construites sur les terrains vacants des zones urbaines. Ce dernier chiffre représente 55% du nombre total de nouvelles unités mais doit être considéré comme un minimum car ces unités pourront aussi être occupées par des ménages sans enfant.

Afin d'offrir des types variés de logements de plain-pied, le Conseil estime qu'il sera nécessaire de fournir un minimum de maisons individuelles ou mitoyennes. Selon la "Home Builders Association"* d'Ottawa, 50% des logements de plain-pied devront être de ce type. Pour le Conseil, il s'agit là d'un minimum acceptable. Toutefois, en formulant ces principes généraux, le Conseil reconnaît que ces chiffres ne sont pas absolus et qu'ils pourront être adaptés aux besoins particuliers pouvant apparaître pendant la période de mise en oeuvre du Plan: ils ne devront pas non plus entraîner le rejet d'objectifs de planification particuliers si les besoins globaux en matière de logement sont satisfaits de manière adéquate.

L'aménagement par étapes permettra de libérer les terrains nécessaires pour offrir, en permanence, un choix suffisant de sites domiciliaires. On ne pourra cependant offrir ce choix de sites, pour chaque type de logement et pour l'aménagement résidentiel en général, que si la densité de la construction domiciliaire dans les divers secteurs urbanisés de la zone d'aménagement traduit les besoins déjà identifiés en matière de logement.

iii) offrir un choix varié de sites résidentiels:

les politiques générales du Plan visent à préserver un certain équilibre entre les deux objectifs suivants: aménager rapidement et intensivement un nombre limité de secteurs et assurer un vaste choix de sites résidentiels et de types de logements.

En conséquence, on encouragera l'aménagement simultané d'un grand nombre de secteurs. Ceci devrait impliquer l'aménagement:

[PAR. 2.3.2(iii) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 33 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

- de tous les terrains vacants désignés "Districts résidentiels" à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure. En 1971, ceux-ci recouvraient une superficie totale d'environ 2 350 hectares.

*Association des constructeurs de maisons (note du traducteur).

. de tous les terrains vagues désignés "Districts résidentiels" dans les Collectivités urbaines de l'Ouest et de l'Est, et dans le secteur de Barrhaven de la Collectivité urbaine du Sud, soit une superficie totale de 3 340 hectares, pourvu qu'on encourage l'aménagement des seuls terrains qui, de l'avis du Conseil régional, sont compatibles ou conformes à ses politiques de viabilisation des terrains, aux étapes d'aménagement des municipalités locales concernées et aux autres politiques d'aménagement de ce Plan.
[PAR. 2.3.2(iii) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 59 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 2.3.2(iii) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Environ 1 100 hectares devraient être réservés à la construction domiciliaire dans les zones de Nepean et de Gloucester de la Collectivité urbaine du Sud (à l'exclusion de Barrhaven), un tel aménagement devant correspondre aux étapes d'installation des services régionaux.
[PAR 2.3.2(iii) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 60 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 2.3.2(iii) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

iv) veiller à ce que les logements offerts le soient à des prix abordables:

traditionnellement, les prix des logements sont déterminés par les forces du marché. Cependant, ils semblent avoir atteint des niveaux tels qu'un grand nombre de personnes ne sont plus en mesure d'obtenir facilement le type de logement correspondant à leurs besoins. Tous les gouvernements, à quelque niveau que ce soit, ont reconnu l'existence de ce problème, et les gouvernements fédéral et provincial ont mis au point des programmes d'aide financière destinés à améliorer la situation. Le Conseil a l'intention d'élaborer une politique générale sur le logement afin d'assurer aux habitants de la zone d'aménagement des logements adéquats, à des prix abordables. Sans vouloir limiter les politiques qui pourront être élaborées à l'avenir, le Conseil estime que cette action devra s'articuler sur trois principes fondamentaux:
[PAR. 2.3.2(iv) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1986]

. rétablir le plus possible le jeu des forces du marché;

. prendre toute mesure requise afin d'assurer une offre suffisante de logements, pour les acheteurs subventionnés, et de répondre aux besoins des personnes n'ayant pas les revenus suffisants pour se procurer de logements adéquats sur le marché privé;

. encourager l'offre de logements subventionnés.

[PAR. 2.3.2 (iv) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 31 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 2.3.2(iv) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 3 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

Les parcs de maisons mobiles

Etant donné la popularité croissante des maisons mobiles*, on s'intéresse de plus en plus, dans la zone d'aménagement, à l'aménagement de parcs de maisons mobiles**, lesquelles sont maintenant destinées à constituer des résidences permanentes. Le concept véhiculaire des maisons mobiles a beaucoup évolué et ces résidences peuvent maintenant occuper un même lieu de façon permanente, dans le cadre de projets d'aménagement importants, ce qui permet aux particuliers d'avoir des habitations unifamiliales à un prix relativement modique. La maison mobile, qui était essentiellement un véhicule de loisirs, est ainsi devenue un type de construction immobilière, fabriquée à la pièce. Lorsqu'elle est bien installée sur un terrain viabilisé, elle peut représenter un mode satisfaisant de résidence permanente.

De ce fait, le gouvernement fédéral cautionne maintenant l'achat de maisons mobiles en vertu de la Loi nationale sur l'habitation.
[PAR. 2.3.2(iv) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Le Conseil estime donc que les maisons mobiles constitueront, à l'avenir, un élément important du parc immobilier de la zone d'aménagement. Il considère également que les parcs de maisons mobiles devront être judicieusement situés, au milieu ou en bordure des collectivités résidentielles, du fait de leur densité généralement plus élevée. Il convient, en outre, d'offrir à leurs résidents les équipements collectifs nécessaires; c'est pourquoi la proximité de magasins, d'écoles et de moyens de transport en commun sera un facteur déterminant de leur emplacement. Le Conseil reconnaît en même temps que beaucoup de résidents tiennent, légitimement, à préserver

---

*Définition d'une maison mobile
La SCHL définit la maison mobile comme une "habitation, fabriquée à l'usine et transportable, qui offre des normes sensiblement égales à celles que prévoit le Code canadien de construction résidentielle (Normes résidentielles de 1970), conçue pour être déplacée sur ses propres roues jusqu'au lot qui lui est destiné, et pouvant être installée sur des roues, des vérins, des poteaux, des piliers ou sur une fondation permanente. Elle comprend les installations qui permettent de la raccorder aux services publics et de l'habiter à longueur d'année". Dans ce chapitre, les maisons fabriquées en usine, les maisons préfabriquées, les maisons modulaires, les maisons en éléments et tout autre type d'unité de logement unifamiliale pouvant être déplacée seront censées répondre à la définition ci-dessus.

**Définition d'un parc de maisons mobiles
Il s'agit d'un terrain d'aménagement de maisons mobiles appartenant à un propriétaire unique et administré par un gérant de parc de maisons mobiles. Ce parc ne doit pas avoir fait l'objet d'un plan de lotissement officiel. Des emplacements, libres ou occupés par des maisons mobiles, peuvent être loués. Le propriétaire et le gérant sont responsables de l'entretien des voies intérieures, des canalisations souterraines ainsi que des édifices et terrains communs.

le caractère particulier de leur collectivité; il faut donc également tenir compte de ce facteur lors du choix de l'emplacement des parcs de maisons mobiles.

Le Conseil prévoit que l'implantation de maisons mobiles individuelles sur des parcelles détachées sera réglementée, dans la zone d'aménagement, par chaque municipalité locale, conformément aux politiques générales énoncées dans le Plan.

2.3.3 RÉSUMÉ

En résumé, la politique générale du Conseil en matière de logement est la suivante:

(1) lors de l'approbation ou de l'examen de règlements de zonage, de plans de lotissement et de copropriété, de plans directeurs locaux ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, le Conseil devra s'assurer que:
[PAR. 2.3.3(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) le nombre total de logements fournis correspond au tableau n° 2.3;

ii) les types de logements fournis correspondent au tableau n° 2.4;

iii) le nombre total d'unités de logement situées dans la zone délimitée par l'Outaouais et la limite externe de la ceinture de verdure ne dépassera pas 235 000, et sera réparti comme suit: un maximum de 170 000 dans la ville d'Ottawa, de 12 000 dans la ville de Vanier, de 1 000 dans Rockcliffe Park, de 29 000 et de 23 000 dans les parties de la ville de Nepean et la ville de Gloucester, respectivement, incluses dans la zone définie ci-dessus.
[PAR. 2.3.3(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 34 DE LA CAMO LE 11 OCTOBRE 1979]
[PAR. 2.3.3(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(2) Lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement et de copropriété, de détachements de parcelles, de règlements de zonage, de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, concernant des terrains vacants au 31 décembre 1974, dans les districts résidentiels des zones A, L, M, T et U (voir carte n° 3), et dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure et désignées à l'Annexe "B", le Conseil devra exécuter la politique énoncée ci-dessus au sujet de la diversité des types de logements fournis, afin que chaque collectivité ou municipalité locale puisse offrir le degré de diversité que la Région aura déterminé, étant donné que cette dernière peut autoriser, sans modification du Plan, certaines exemptions à la stricte application des normes numériques établies, lorsque les circonstances le justifient.
[PAR. 2.3.3(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Parmi les circonstances ou propositions susceptibles d'être exemptées de la stricte application des politiques ci-dessus, citons la réalisation de projets-pilotes ou de projets ayant peu d'impact sur les buts et objectifs d'ensemble du Plan, l'aménagement de certains types de logements sur des emplacements particuliers ainsi que, dans une moindre mesure et sous réserve des considérations précédentes, l'influence possible des conditions du marché, à un moment donné.
[PAR. 2.3.3(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 35 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

(3) [PAR. 2.3.3(3) RETRANCHÉ PAR LE DÉCRET N° 36 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

(4) Le Conseil contrôlera en permanence toute la construction domiciliaire et reverra le rôle qu'il peut jouer dans la satisfaction des besoins prévus, dans le but de rétablir le plus possible le jeu des forces du marché; il décidera également de la nécessité de modifier, de temps à autre, les politiques énoncées dans le Plan.
[PAR. 2.3.3(4) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 37 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

(5) Le Conseil a l'intention d'encourager, en collaboration avec les autres paliers de gouvernement, la mise sur pied de programmes d'aide à l'accession à la propriété dans la zone d'aménagement.
[PAR. 2.3.3(5) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 32 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 2.3.3(5) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(6) Le Conseil demandera au ministre des Affaires municipales et du Logement de déléguer, à une régie ou à un office régional du logement, la responsabilité d'organiser des programmes de subvention au logement, dans la zone d'aménagement.
[PAR. 2.3.3(6) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(7) En ce qui concerne les logements subventionnés, le Conseil devra:

i) encourager la dispersion d'unités individuelles et d'ensembles résidentiels relativement petits dans des sites appropriés, intégrés aux collectivités nouvelles ou existantes, et favoriser le mélange des diverses catégories de locataires afin d'atténuer la stratification sociale et économique;

ii) veiller à ce que chaque ensemble résidentiel offre un cadre de vie de haute qualité, comprenant des équipements sociaux et récréatifs adéquats, facilement accessibles et proches des lieux de travail, des centres commerciaux, des moyens de transport et des écoles.

(8) Le Conseil devra définir, pour les logements subventionnés, des objectifs qualitatifs et quantitatifs à long terme, correspondant à la politique générale du logement adoptée au niveau municipal; ces objectifs devront s'intégrer aux objectifs globaux de planification et d'aménagement.

(9) Pour faciliter l'aménagement adéquat et ordonné de parcs de maisons mobiles, dans la zone d'aménagement, le Conseil devra:

i) demander au gouvernement provincial de préparer les amendements appropriés aux lois pertinentes, afin que les parcs de maisons mobiles soient soumis aux mêmes contrôles que les terrains faisant l'objet d'un plan de lotissement;
[PAR. 2.3.3(9) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

ii) aider les municipalités locales à identifier les secteurs propices à l'aménagement de parcs de maisons mobiles, et demander l'adoption de règlements de zonage et de règles précises en ce qui concerne l'octroi de permis pour l'aménagement de parcs de maisons mobiles;

iii) dans le cadre de la politique énoncée à l'alinéa (ii) ci-dessus, exiger que les parcs de maisons mobiles soient situés:

(a) sur des terrains désignés "Districts résidentiels" à l'Annexe B ou "Villages" à l'Annexe A, là où des services collectifs d'adduction d'eau et d'évacuation des eaux-vannes existent déjà ou doivent être installés dans le cadre du programme quinquennal de travaux publics établi par le Conseil, ou

(b) sur des terrains désignés "Villages" à l'Annexe A et non desservis par des canalisations municipales d'eau et d'égouts, sous réserve de l'approbation, par les autorités compétentes, de projets d'aménagement de service d'adduction d'eau et d'évacuation des eaux-vannes. Le nombre total et la densité des unités devront être conformes aux politiques du Plan.
[PAR. 2.3.3(9)(iii)(b) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 4 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

(10) Lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivision, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, dans le cadre desquels on a autorisé ou proposé l'aménagement de parcs de maisons mobiles, le Conseil devra s'assurer:
[PAR. 2.3.3(10) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) que les services de transport sont adéquats;

ii) que les services d'adduction d'eau et d'évacuation des eaux-vannes sont adéquats;

iii) que les équipements collectifs prévus à la Partie 4 du Plan sont adéquats.

2.4 LES COLLECTIVITÉS RÉSIDENTIELLES

Tous les résidents de la zone d'aménagement doivent pouvoir trouver un logement dans un environnement adéquat. Il faut, pour y parvenir, se baser sur les impératifs suivants:

- un environnement résidentiel satisfaisant facilite la réalisation des aspirations et des objectifs de chacun; les problèmes sociaux, le crime et la misère sont généralement associés à des environnements néfastes;

- un environnement résidentiel attrayant et stable encourage les propriétaires à bien entretenir leurs maisons, qui durent ainsi plus longtemps. Plus de la moitié des logements à faible densité requis pendant la période de mise en oeuvre du Plan seront situés dans des collectivités qui existent déjà et leur entretien permanent facilitera la satisfaction des besoins globaux en matière de logement;

- un environnement résidentiel adéquat permet de mieux répondre aux sous-objectifs définis en matière de parcs, d'écoles, d'équipements collectifs, de sécurité et de commodité;

- la préservation des traits caractéristiques et des styles architecturaux confère à tout ensemble résidentiel une richesse historique qu'il faut se garder de détruire;

- la variété des types et des coûts des logements des zones résidentielles existantes et futures permet d'y accueillir des personnes d'ethnies, de conditions et de milieux différents.

2.4.1 LES COLLECTIVITÉS RÉSIDENTIELLES URBAINES

Le Conseil prévoit que les districts résidentiels existants et futurs devront être intégrés aux collectivités et offrir des types de logement variés ainsi que des services sociaux et récréatifs adéquats.

i) Les districts résidentiels existants

La préservation des collectivités existantes et la mise en valeur de leur environnement sont deux impératifs extrêmement importants; il semble, en effet, que plus de la moitié des

logements à faible densité (maisons individuelles et mitoyennes) qui seront nécessaires d'ici la fin de la période de mise en oeuvre du Plan, sont déjà disponibles dans les collectivités existantes. Ces dernières constituent donc une ressource à ne pas négliger. De plus, elles ont chacune une identité particulière, ce qui ajoute à la variété et au charme de la zone urbaine. Par ailleurs, leurs architectures différentes représentent une richesse historique qu'il faut se garder de détruire. La variété des types et des coûts des logements des districts résidentiels existants permet d'y accueillir des personnes d'ethnies, de conditions et de milieux différents. Beaucoup s'accordent à reconnaître la nécessité de préserver de telles valeurs.

La préservation des collectivités existantes implique leur amélioration, et non pas leur abandon au statu quo. Les nouvelles collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure atténueront l'urgence des aménagements nécessaires dans les collectivités existantes, et les possibilités d'emploi qu'elles offriront y diminueront les effets de l'augmentation du trafic. Il faudra toutefois prendre des mesures précises pour l'amélioration continue des collectivités existantes.

Ces mesures, qui relèvent en fait des municipalités locales, comprennent:

- l'élaboration et l'approbation de plans d'aménagement de quartiers, conformément au Plan directeur;

- l'adoption et l'application d'arrêtés sur l'entretien et l'occupation des locaux, en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire;
  [PAR. 2.4.1(i) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

- l'amélioration des services et des équipements relevant des conseils municipaux et des conseils locaux;

- la participation aux programmes organisés par les niveaux supérieurs de gouvernement et destinés à améliorer l'état des logements existants.
  [PAR. 2.4.1(i) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 5 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

Le réaménagement peut favoriser l'amélioration des districts résidentiels et renforcer les demandes de création d'un système de transport en commun rapide. Il permet également de fournir des logements aux personnes désirant s'établir à proximité des principaux centres d'activité, c'est-à-dire de la zone centrale,

des universités ou des parcs, et d'encourager le transfert d'équipements risquant de nuire au caractère essentiellement résidentiel du milieu concerné, par exemple les équipements industriels. Du fait de leur importance vis-à-vis des préoccupations de la Municipalité régionale et des municipalités locales, les politiques portant sur le réaménagement doivent être élaborées et adoptées par ces deux niveaux de gouvernement.

ii) Les nouveaux districts résidentiels

Si la croissance démographique se poursuit, le Conseil prévoit que les nouveaux districts résidentiels joueront un rôle fondamental puisqu'une fraction importante de la population de la zone d'aménagement y résidera. De plus, leur emplacement, leur superficie et leur densité affecteront les districts résidentiels existants car il faudra construire de nouvelles voies de transport pour les desservir, et consacrer des fonds pour y aménager des équipements collectifs et sociaux.

Selon le Conseil, l'aménagement des nouveaux districts résidentiels devra se faire en fonction des impératifs suivants:

- y créer les équipements et services nécessaires à leurs résidents;

- y appliquer les dispositions du paragraphe 2.3.2. et les politiques 1 et 2 du paragraphe 2.3.3, concernant la diversité des types de logements;

- veiller à ce que l'on y aménage progressivement des zones contiguës, afin d'éviter, si les projets n'atteignent pas l'ampleur prévue, que de vastes étendues ne restent vacantes au milieu d'un district résidentiel qui aura été viabilisé.

- la création d'utilisations foncières efficaces sur le plan de l'énergie, y compris la prestation de services de transport en commun efficaces et attrayants à proximité des unités de logement et des utilisations commerciales, industrielles et institutionnelles, l'aménagement d'installations pour le mouvement des piétons et des cyclistes, ainsi que la conception de lotissements propres à optimiser l'accès solaire et à minimiser les besoins en déplacements.
[PAR. 2.4.1(ii) AMENDE EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 34 AU PLAN DIRECTEUR, LE 9 MAI 1983]

- Outre les districts résidentiels désignés dans le Plan, le Cabinet provincial encourage la création d'une cité fondée sur des principes de conservation de l'énergie, dans la ville de Kanata, car un "tel projet de conservation de l'énergie revêt une importance et une urgence particulières pour toute la province; selon les résultats, ses principes pourraient être repris ailleurs, dans le but de réduire sensiblement la consommation d'énergie d'autres secteurs résidentiels."

[PAR. 2.4.2(ii) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 62 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 2.4.1(ii) MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 27 AU PLAN DIRECTEUR, LE 28 JUILLET 1982]
[PAR. 2.4.1(ii) SUPPRIMÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 34 AU PLAN DIRECTEUR, LE 9 MAI 1983]

En résumé, le Conseil a adopté la politique suivante en ce qui concerne les collectivités résidentielles urbaines:

(1) les zones désignées "Districts résidentiels" à l'Annexe B seront essentiellement consacrées à l'aménagement résidentiel et aux équipements destinés à répondre aux besoins de leurs résidents; cette politique ne devra cependant pas y interdire l'installation d'équipements non résidentiels devant servir de zones-tampons entre les principaux axes routiers et les collectivités résidentielles;

(2) on élaborera, en collaboration avec les municipalités locales, une politique de réaménagement qui devra tenir compte de ses propres conséquences sur les itinéraires de transport;

(3) lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement et de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, le Conseil devra s'assurer:
[PAR. 2.4.1(3) MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

i) que les services de transport sont adéquats;

ii) que les services d'adduction d'eau et d'évacuation des eaux-vannes sont adéquats;

iii) que les équipements collectifs prévus en Partie 4 du Plan sont adéquats;

(4) l'aménagement d'équipements commerciaux devra être conforme aux dispositions du paragraphe 2.5.4.4.3 de ce Plan;

(5) les terrains désignés "districts résidentiels de conservation de l'énergie" seront réservés à l'aménagement d'une cité de conservation de l'énergie, comprenant un maximum de 2 200 unités de logement, soit 8 000 habitants inclus dans les 100 000 prévus pour la Collectivité urbaine de l'Ouest. Ce secteur ne sera aménagé que lorsqu'un plan auxiliaire détaillé aura été adopté par la ville de Kanata et la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. Ce plan devra énoncer les critères d'aménagement de cette cité et devra notamment prévoir:
[PAR. 2.4.1(5) MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) un système général de chauffage à l'eau chaude desservant tous les logements du district;

ii) une définition précise des responsabilités relatives à la propriété, à la gestion, à l'exploitation et au contrôle de ce système de chauffage;

iii) l'établissement de structures et de barèmes tarifaires acceptables au ministère de l'Énergie;

iv) des garanties que la ville de Kanata n'aura pas à assumer de dépenses supplémentaires en raison de l'installation de ce système de chauffage, et

v) le plan secondaire devrait comporter des dispositions concernant l'aménagement paysager, l'emplacement, l'isolation, une architecture innovatrice et tous les autres facteurs indispensables à une économie optimale d'énergie.
[PAR. 2.4.1(ii)(5) AMENDÉ AU COMPLET PAR LE DÉCRET N° 63 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 2.4.1(5)(v) MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1984]

(6) Lorsqu'il approuve ou qu'il étudie les plans directeurs locaux, les plans secondaires, les plans de lotissement ou de copropriété, les subdivisions ou les modifications à ces documents, le Conseil veillera à ce qu'ils favorisent l'économie d'énergie en favorisant des habitations orientées vers le sud et la réduction au minimum des déplacements en automobile en fournissant des installations sécuritaires et pratiques pour les piétons et cyclistes.
[PAR. 2.4.1(ii)(6) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 34 AU PLAN DIRECTEUR, LE 9 MAI 1983]

(7) [PAR. 2.4.1(ii)(7) SUPPRIMÉ PAR L'AMENDEMENT N° 34 AU PLAN DIRECTEUR, LE 9 MAI 1983]

2.4.2 LES AMÉNAGEMENTS RÉSIDENTIELS DANS LES ZONES RURALES

2.4.2.1 Introduction

En 1971, 49 000 personnes, soit 10% de la population régionale, vivaient dans les zones rurales de la zone d'aménagement. Environ 15 000, soit 30% d'entre elles, résidaient dans les 40 hameaux et villages de la zone d'aménagement. Ces collectivités allaient du simple lieudit au village de plusieurs milliers de résidents, comprenant des établissements commerciaux et des équipements collectifs variés.

Les autres 70% de la population rurale (soit 34 000 résidents) étaient dispersés dans la campagne, selon divers modes de répartition. Ainsi, la population agricole, soit près de 9 000 personnes, était la plus équitablement répartie. Quant à la population non agricole, parfois disséminée sur de vastes parcelles, elle se regroupait le plus souvent sur de petits lopins de terre (moins de 0,4 hectare), soit du fait d'un aménagement linéaire suivant les principaux axes routiers ou les cours d'eau, soit du fait de lotissements isolés.* Un certain nombre de ces lopins de terre étaient occupés par des chalets convertis en résidences permanentes.

---

*Par exemple "Marathon", dans Carleton-Ouest, ou "Heart's Desire" dans Nepean.

Comme le prévoit le paragraphe 2.2.1, la structure de croissance régionale se base sur une augmentation démographique dans les zones rurales identique à l'augmentation globale. Ceci entraînera les taux de croissance démographique calculés approximativement au tableau n° 2.5

Tableau nº 2.5

Croissance démographique rurale

Population régionale[a]	Population rurale	Augmentation par rapport à 1971	Augmentation par phase	Année[a]	Phase
471 931	49 000	–	–	1971	
750 000	75 000	26 000	26 000	1991	1
1 000 000	100 000	51 000	25 000	2006	2

[a] Voir le tableau no 2.1 au paragraphe 2.1.1

Le reste de ce paragraphe traite de la répartition spatiale et temporelle de la croissance rurale prévue au tableau n° 2.5.

2.4.2.2 **Les objectifs**

Les politiques d'aménagement résidentiel planifié, dans les zones rurales, ont été élaborées en fonction des objectifs suivants, lesquels sont extraits des buts énoncés dans la Partie 1 du Plan:

- répondre aux exigences domiciliaires de l'économie rurale.

  Les zones rurales devront avoir des politiques de logement assez souples pour que leur économie puisse s'adapter, sans difficulté, à l'évolution du contexte social et économique global. Cependant, une telle souplesse entraîne souvent des lacunes par lesquelles se développe la construction résidentielle non agricole; afin de prévenir une telle situation, on a généralement tendance à trop restreindre l'aménagement non agricole, de sorte que les aménagements résidentiels nécessaires en milieu rural s'en trouvent également limités. Il convient donc de donner aux politiques régionales toute la souplesse souhaitable.

- favoriser le développement de styles de vie variés, en milieu rural.

  Conformément aux autres politiques générales du Plan, les politiques régionales sur l'aménagement résidentiel en milieu rural doivent permettre l'existence de styles de vie très variés. À cet égard, il est particulièrement important que le coût de ces logements demeure accessible à un large secteur de la population régionale.

- laisser aux urbanistes locaux le champ d'action le plus vaste possible.

Les politiques régionales ne seront détaillées que si cela est rendu nécessaire par les objectifs régionaux. De cette manière, les municipalités locales pourront poursuivre des objectifs d'urbanisme local très variés.

- préserver et mettre en valeur la beauté et les atouts historiques des zones rurales.

  Le peuplement de la zone d'aménagement s'est effectué pendant la première moitié du dix-neuvième siècle, mais il existe encore aujourd'hui, surtout dans les zones rurales, de nombreux vestiges de la société de cette époque. La zone d'aménagement faisant partie de la Région de la Capitale nationale, la préservation de son patrimoine ne relève pas seulement des autorités locales. En effet, des aménagements résidentiels, même très restreints, peuvent avoir un impact très profond sur le milieu rural. Il convient donc de veiller à ce que l'aménagement résidentiel rural respecte notre patrimoine, tout en sauvegardant la beauté naturelle de la Région.

- faire le meilleur usage possible des équipements existants.

  Des investissements considérables sont actuellement effectués pour offrir des équipements collectifs à la population rurale. La plupart d'entre eux sont situés dans les villages et concernent les établissements commerciaux, les bureaux, les équipements de loisirs, les bibliothèques, les écoles, les églises, les établissements de services sociaux, les édifices municipaux, les bureaux de poste, les casernes de pompiers et la voirie. Il semble préférable de développer et d'adapter graduellement ces équipements existants, faisant ainsi des villages actuels les centres de gravité de l'expansion démographique rurale (et, sous réserve des autres politiques du Plan, d'approuver l'aménagement immédiat de ces terrains), plutôt que de construire de nouveaux équipements sur de nouveaux sites* ou seulement dans quelques centres destinés à s'étendre rapidement.

- veiller à ce que la croissance entraîne le minimum de perturbations sociales.

  Il paraît souhaitable que les villages actuels de la région puissent se développer graduellement, afin de permettre à leurs résidents, à leurs commerces, à leurs établissements et à leurs équipements de s'adapter au changement.

---

*Sur une période très brève, Munster, l'un des plus gros villages de la Région, fut équipé de canalisations principales mais pas d'équipements collectifs. On estime que ce genre d'aménagement cause des difficultés considérables aux nouveaux résidents et soumet les autorités municipales et scolaires à des pressions indues.

- Minimiser le fardeau financier de la croissance résidentielle.

  La nature, le rythme et la répartition géographique de la croissance résidentielle déterminent l'importance du fardeau financier correspondant. Les politiques régionales doivent contribuer à minimiser les dépenses de la Région et des conseils scolaires, tout en laissant aux municipalités locales une certaine latitude pour répondre à leurs propres besoins financiers.

- éviter le gaspillage des ressources non renouvelables et respecter le milieu naturel.

  Il faudrait interdire tout aménagement dans les zones agricoles riches, les zones de dépôts minéraux, les zones propices aux loisirs ou à la conservation, les zones dites dangereuses et les zones particulièrement pittoresques. Il faudrait en outre veiller à ce que l'aménagement affecte le moins possible l'esthétique du paysage et, en particulier, éviter de perturber la topographie du milieu et de polluer les eaux souterraines.

- s'assurer de la compatibilité des divers aménagements réalisés.

  Au moment de choisir l'emplacement des aménagements résidentiels ruraux, il faudra s'assurer de leur compatibilité avec les aménagements voisins, tout en accordant la priorité aux activités rurales traditionnelles. Dans ce domaine, les deux principales sources de conflits sont les odeurs dégagées par les activités agricoles (surtout lorsqu'elles sont intensives) et le bruit, les vibrations et la poussière causés par les activités d'extraction minière. Il y a d'autres facteurs importants dont il faut tenir compte, mais ils sont plus localisés; ce sont, notamment, les zones de bruit des aéroports, les industries rurales et les voies de chemin de fer.

- veiller à la santé et à la sécurité du public.

  Les aménagements devront être situés et conçus de manière à éviter les terrains dangereux décrits au paragraphe 5.6.2, et à assurer la pertinence à long terme des systèmes d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes.

2.4.2.3 **Les structures d'aménagement rural**

Le paragraphe 2.4.2.1 traite de la structure de l'aménagement résidentiel existant, en milieu rural. Selon le Conseil, les objectifs régionaux énoncés au paragraphe 2.4.2.2 ne seront parfaitement réalisés que si les constructions résidentielles rurales de l'avenir correspondent aux cinq catégories suivantes: résidences agricoles ou autres constructions liées à une activité économique rurale; vastes résidences de campagne, aménagement dans les villages et aménagements intercalaires limités dans les hameaux et aux emplacements visés par le paragraphe 2.4.2.9.
[PAR. 2.4.2.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 3 AU PLAN DIRECTEUR, LE 1er MARS 1979.]
[PAR. 2.4.2.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

On estime que l'aménagement linéaire et la subdivision de petites parcelles isolées représentent deux types néfastes d'aménagement rural, du fait de leur impact physique et esthétique sur l'environnement rural, et du fait des besoins qu'ils suscitent en matière de services et d'équipements urbains. C'est par l'expansion des villages existants que l'on répondra au mieux aux besoins des personnes souhaitant vivre en milieu rural, sur de petites parcelles de terrain.

Des projets d'équipements récréatifs ou rattachés aux loisirs, exigeant des constructions permanentes, seront peut-être soumis, pendant la période de planification, pour les zones rurales de la zone d'aménagement. On s'attend à ce que, pendant la période de planification, la plupart des chalets ou résidences secondaires traditionnels soient construits au-delà des limites de la Région, du fait du caractère marginal des emplacements encore disponibles pour ce genre d'aménagement, à l'intérieur de la zone d'aménagement. Quoi qu'il en soit, et étant donné le nombre élevé de chalets ayant été transformés en résidences permanentes ces dernières années, il faut s'attendre à ce que les futures résidences secondaires subissent la même évolution. Quant aux chalets qui n'ont pas été transformés, ils sont de plus en plus utilisés pendant toute l'année. C'est pourquoi le Conseil estime que tous les projets de construction rattachés aux loisirs devront répondre à la notion de résidence permanente. Dans le cadre du Plan, ce genre de construction représente un type de résidence de campagne et les politiques afférentes figurent au paragraphe 2.4.2.7.

2.4.2.4 <u>La répartition géographique de la croissance</u>

Le Conseil estime qu'une répartition égale entre l'expansion des villages et l'aménagement de vastes résidences de campagne doit être l'objectif ultime de la croissance résidentielle en milieu rural, pendant la période de planification. Cette répartition encouragera l'utilisation des équipements existants dans les villages, permettra d'offrir le choix le plus vaste possible de types d'habitations rurales; de plus, cette option permettra de disperser l'impact de la croissance au lieu de le concentrer, évitant ainsi les conséquences souvent néfastes de l'urbanisation tentaculaire. Comme il est prévu que le "remplissage résidentiel" dans les hameaux existants entraînera la construction d'un nombre relativement peu élevé de logements, les municipalités locales pourront éventuellement inclure ces nouvelles unités dans le nombre de résidences de campagne ou de résidences de villages qui leur aura été imparti.
[PAR. 2.4.2.4 AMENDE EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 3 AU PLAN DIRECTEUR, LE 1er MARS 1979.]

En élaborant ses politiques générales pour la répartition géographique de la croissance démographique rurale, prévue au tableau n° 2.5, le Conseil tiendra donc compte de la superficie des secteurs ruraux et du nombre de villages situés à l'intérieur de chaque municipalité locale, par rapport à la superficie totale des secteurs ruraux* et au nombre de villages** situés à l'intérieur de la zone d'aménagement.

---

*Les secteurs ruraux comprennent tous les terrains situés au-delà de la limite externe de la ceinture de verdure de la Commission de la Capitale nationale, moins les nouvelles collectivités urbaines figurant à l'Annexe A.
**Tels qu'indiqués à l'Annexe A.

Dans le canton de Goulbourn, la croissance démographique des villages prévue aux tableaux n°s 2-5 et 2-6 sera basée sur les trois villages d'Ashton, Munster et Richmond. La population indiquée pour Stittsville sera de 10 000 personnes tel que prévu par l'amendement n° 27 au Plan directeur de Goulbourn. Le tableau n° 2.6 indique l'ampleur et le calendrier fixés par le Conseil pour l'aménagement de résidences de campagne dans chaque municipalité comprenant des secteurs ruraux.
[PAR. 2.4.2.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 49 AU PLAN DIRECTEUR, LE 10 SEPTEMBRE 1985]

Selon le Conseil, c'est sur cette base que chaque municipalité comprenant des secteurs ruraux devra élaborer son plan directeur, où seront énoncées des politiques de répartition de la croissance résidentielle en milieu rural. Afin d'atteindre leurs objectifs locaux en matière d'urbanisme local, certaines municipalités souhaiteront peut-être modifier la répartition proposée ci-dessus, entre villages et résidences de campagne. Le Conseil examinera les plans directeurs locaux prévoyant une telle modification et pourra les approuver sans qu'il soit nécessaire d'amender le Plan directeur, dans la mesure où la population totale prévue par la municipalité locale concernée ne s'en trouve pas changée.

Une municipalité locale pourra prévoir, dans son plan directeur, un taux d'aménagement de résidences de campagne inférieur à celui du tableau n° 2.6, sans qu'il soit nécessaire d'amender le Plan directeur. Toutefois, tout transfert, vers une autre ou plusieurs municipalités locales, de la population "excédentaire" qui en résulterait ne pourra se faire que par amendement du tableau n° 2.6.

Tableau nº 2.E

Aménagement de résidences de campagne
Répartition[a] et calendrier de réalisation[b]

Municipalité	Augmentation de la population sur les parcelles rurales[c]		
	Phase[b] 1	Phase[b] 2	Fin de la période de planification[d]
Carleton-Ouest	3 200	3 200	6 400
March	650	650	1 300
Goulbourn	1 400	1 400	2 800
Nepean	900	900	1 800
Rideau	2 150	2 150	4 300
Osgoode	1 900	1 900	3 800
Gloucester	900	900	1 800
Cumberland	1 650	1 650	3 300
Total[e]	12 750	12 750	25 500

[a] Basée sur la superficie rurale, c'est-à-dire les terrains situés au-delà de la limite externe de la ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale, moins les nouvelles collectivités urbaines figurant à l'Annexe A.

[b] Voir le tableau nº 2.5.

[c] Telles que définies au paragraphe 2.4.2.7.1.

[d] En ce qui touche l'utilisation du tableau 2.6, la "période de planification" est présumée commencer le jour de l'adoption du Plan directeur par le Conseil régional.
[PAR. 2.4.2.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET Nº 6 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]

[e] En ce qui touche l'utilisation du tableau 2.6, la croissance démographique résultant de détachements de parcelles dans les secteurs agricoles ne sera pas assimilée à la croissance des résidences de campagne.
[PAR. 2.4.2.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET Nº 7 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]

2.4.2.5 **Le calendrier de réalisation**

Selon le Conseil, l'expansion résidentielle en milieu rural doit se faire progressivement afin d'offrir, pendant toute la période de planification, un choix constant de types d'habitations. Prévue à un rythme identique à celui de l'ensemble de la Région, selon les tableaux n°s 2.5 et 2.6, cette expansion devra suivre un calendrier correspondant à deux niveaux démographiques régionaux.* Le Conseil estime qu'un tel calendrier, basé sur les niveaux démographiques des tableaux n°s 2.5 et 2.6, devra être incorporé à chaque plan directeur local.**
[PAR. 2.4.2.5 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 2, LE 20 AOÛT 1976.]

Les politiques énoncées ci-dessus, au sujet du calendrier de réalisation des aménagements résidentiels en milieu rural, seront revues trois ans après l'adoption du Plan par le Conseil.

2.4.2.6 **Les villages**

2.4.2.6.1 Les villages destinés à une certaine expansion

Comme l'indique le paragraphe 2.4.2.1., il existait en 1971, dans la zone d'aménagement, environ 40 hameaux et villages regroupant une population totale d'environ 15 000 personnes.

Selon le paragraphe 2.4.2.4 et le tableau n° 2.5, la population des villages pourra s'élever de 25 500 personnes pendant la période de planification. Cette expansion des villages doit permettre d'accueillir les familles d'agriculteurs et les agriculteurs à la retraite qui désirent demeurer dans leur région d'origine, ainsi que les familles souhaitant vivre dans une collectivité de taille et de nature totalement différentes de celles des villes ou des banlieues.

Le Conseil a décidé que les 29 villages désignés à l'Annexe A seront les foyers de ce type d'expansion. Ces villages ont été choisis à partir d'une analyse de leur potentiel de croissance, qui a permis d'évaluer un certain nombre de facteurs relatifs à tous les groupements résidentiels des zones rurales. Parmi les facteurs considérés, on peut citer:
[PAR. 2.4.2.6.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 8 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

- certaines caractéristiques physiques, notamment le niveau démographique, les infrastructures, la nature des services communautaires et commerciaux ainsi que leur situation géographique par rapport au réseau routier primaire,

---

*Le tableau n° 2.5 indique les années auxquelles ces niveaux démographiques devraient être atteints; toutefois, le Conseil estime que les calendriers d'aménagement devraient se baser sur les niveaux démographiques plutôt que sur des périodes de planification données.

**Si des calendriers plus détaillés s'avèrent souhaitables, les municipalités locales auront toute latitude pour les élaborer.

- l'opinion des conseils et des résidents locaux (exprimée lors d'audiences publiques et dans des mémoires).

2.4.2.6.2 Les objectifs régionaux pour les villages

On trouvera ci-après les objectifs régionaux* fixés pour l'expansion des villages désignés à l'Annexe A; conformément au paragraphe 2.4.2.6.3, les plans directeurs locaux devront poursuivre les objectifs suivants:

- le taux et le rythme d'expansion devront être conformes au tableau n° 2.5 et aux paragraphes 2.4.2.4 et 2.4.2.5, et correspondre aux aptitudes des municipalités régionale et locale à fournir les équipements collectifs nécessaires,

- les zones d'expansion devront être situées à l'intérieur ou à proximité des collectivités rurales existantes qui disposent déjà d'une certaine gamme de services et d'équipements,

- l'expansion devra respecter le patrimoine des collectivités existantes,

- l'orientation et le taux prévus pour l'expansion de chaque village devront être soigneusement choisis, de façon à préserver les ressources non renouvelables et à respecter le milieu naturel, dans la mesure du possible, tout en minimisant l'exposition des nouveaux résidents à des facteurs écologiques néfastes,

- la taille de toute collectivité villageoise devra être limitée par son potentiel d'expansion en fonction des services individuels privés,**

- en ce qui concerne les services d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes, l'expansion des collectivités villageoises ne devra être envisagée que pour les villages où ces services sont déjà nécessaires au maintien de la santé et de la sécurité du public.
[PAR. 2.4.2.6.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

---

*Voir le paragraphe 2.4.2.2.

**En 1974, ceci impliquait une structure d'aménagement de parcelles relativement importantes, puisque la fosse septique était le seul système privé d'évacuation des eaux-vannes accepté par le ministère de l'Environnement de l'Ontario. Les normes de superficie des parcelles ont augmenté à la fin des années 60 et au début des années 70, pour passer de 1 400 mètres carrés à 0,2 hectare (2 000 mètres carrés), voire à 0,4 hectare. On peut cependant espérer que les progrès technologiques en matière d'évacuation des eaux-vannes permettront l'aménagement de parcelles plus petites, ce qui correspond davantage au caractère des villages existants.

2.4.2.6.3 Les plans directeurs locaux

Le Conseil prévoit que l'expansion des 29 villages désignés se fera dans le cadre de plans directeurs locaux, élaborés par les municipalités locales et approuvés par la Région. L'élaboration de ces plans permettra aux populations locales de participer au processus de planification de leur propre collectivité. Chacun de ces plans directeurs locaux devra comporter:
[PAR. 2.4.6.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 9 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

- des politiques régissant le taux et le rythme d'expansion (s'il y a lieu) de chaque village désigné à l'Annexe A et se trouvant dans la municipalité locale, conformément au tableau n° 2.5 et aux paragraphes 2.4.2.4 et 2.4.2.5,
- un plan de localisation des projets d'expansion,
- un plan des projets d'utilisation des terrains et des routes principales,
- des témoignages de spécialistes attestant, après enquête sur le terrain, que le taux d'expansion prévu pour certaines zones correspond aux services individuels privés autorisés par le ministère de l'Environnement de l'Ontario,
- la preuve que les préoccupations régionales exposées au paragraphe 2.4.2.6.2 ont été prises en considération lors de l'élaboration du plan.

L'expansion des villages devant se faire, selon le Conseil, à partir des services individuels privés, leur expansion à partir des services d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes ne sera envisagée que si ces services sont nécessaires au maintien de la santé et de la sécurité de leur population, telle qu'évaluée en 1974.*

Dans le canton de Goulbourn, où le niveau de croissance approuvé dans le village de Stittsville dépasse les limites établies pour les villages ruraux, la population dans tous les villages se fera à partir des politiques énoncées dans 2.4.2.4 et des plans directeurs locaux approuvés. Tout amendement au Plan directeur de Goulbourn qui susciterait une expansion des limites de la zone d'aménagement sur les plans des villages ne sera approuvé que si les politiques de ce plan sont amendées.
[PAR. 2.4.2.6.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 49 AU PLAN DIRECTEUR, LE 10 SEPTEMBRE 1985]

Selon le Conseil, nul village ne devrait dépasser le niveau démographique de 1 000 personnes; de même, aucune expansion ne devrait être prévue pour les villages ayant déjà atteint ce seuil en 1974**, si l'on ne dispose pas de renseignements précis quant au nombre de personnes supplémentaires pouvant être desservies sans danger par des systèmes individuels privés.

Le Conseil n'ignore pas que certains villages exigent déjà l'installation de services communautaires et que d'autres, désignés à l'Annexe A, verront leur expan-

---

*Richmond, Stittsville, Manotick et peut-être d'autres.
**À l'exception de tout village pour lequel la Région prévoit des services collectifs pouvant être agrandis, du fait de son niveau démographique en 1974 (voir note no *)

sion limitée ou conditionnée par des restrictions locales. On prévoit par exemple que l'expansion de Sarsfield sera sévèrement limitée par les services individuels privés; en ce qui concerne Gloucester-Sud et Greely, leur plan directeur local devra faire l'objet d'analyses très sérieuses, du fait de la proximité de dépôts de sable, de gravier et de calcaire, ainsi que de mines et de carrières en exploitation; l'expansion du village de North Gower devra respecter la plaine d'inondation de Stevens Creek; pour Notre-Dame-des-champs, il sera particulièrement difficile d'élaborer un plan conforme aux politiques régionales en matière de démographie et de services publics puisque la désignation de ce village ne se justifie que par l'existence d'une collectivité reliée par un certain nombre d'équipements collectifs mais géographiquement très dispersée. Selon le Conseil, chaque municipalité locale devra donc tenir compte des restrictions locales lors de l'élaboration de son propre plan directeur.
[PAR. 2.4.2.6.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

2.4.2.7 <u>Les résidences de campagne</u>

2.4.2.7.1 Introduction

Dans le cadre du Plan, l'expression "aménagement de résidences de campagne" s'applique à toute habitation rurale unifamiliale, n'ayant aucun lien direct avec l'agriculture ou une collectivité villageoise, et dont la densité nette peut aller d'une unité pour 0,8 hectare à une unité pour dix hectares, même si, dans certains cas, ces normes peuvent ne pas être respectées. Dans le passé, ce type d'aménagement n'était pas encouragé en Ontario, sauf lorsqu'il était prévu par un plan directeur approuvé. Parmi les aménagements de ce type réalisés dans la région, beaucoup l'ont été sans que leur plan ait été approuvé, soit parce que la Loi sur l'aménagement du territoire comportait des lacunes, soit en raison des détachements de parcelles effectués par des comités d'ajustement. Toutefois, comme l'indique le paragraphe 2.4.2.3, le Conseil estime que ce type d'aménagement répond aux objectifs régionaux lorsqu'il est adéquatement planifié.
[PAR. 2.4.2.7.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMÉNAGEMENT MINISTÉRIEL N° 3, LE 30 AOÛT 1976.]

2.4.2.7.2 Les objectifs régionaux en matière d'aménagement de résidences de campagne

Les objectifs régionaux en matière d'aménagement de résidences de campagne sont les suivants:

- l'importance, la répartition géographique et le calendrier de réalisation du projet d'aménagement doivent être conformes aux dispositions des paragraphes 2.4.2.4 et 2.4.2.5, et au tableau n° 2.6,

- le projet d'aménagement ne doit pas être situé dans des zones qui, de par leurs caractéristiques naturelles, constituent un atout régional important, au sens où l'entendent les paragraphes 5.1 à 5.4 inclusivement,
[PAR. 2.4.2.7.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 10 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1970.]

- [PAR 2.4.2.7.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 4, LE 30 AOÛT 1976.]

- le projet d'aménagement doit causer le moins de perturbation possible au milieu naturel, afin de préserver le paysage rural,

- le projet d'aménagement doit tenir compte de la nécessité de protéger la santé et la sécurité du public; il ne doit donc pas provoquer la pollution des eaux souterraines, être situé sur des terrains dangereux ou à proximité d'autres aménagements incompatibles.

2.4.2.7.3 Les plans directeurs locaux

Le Conseil estime que le choix de l'implantation des projets d'aménagement de résidences de campagne relève essentiellement des municipalités locales, et que ces dernières prendront cette décision en fonction de leurs propres objectifs de planification, dans la mesure où ils se conforment aux objectifs régionaux.

Le Conseil prévoit donc que tous les projets d'aménagement de résidences de campagne seront réalisés dans le cadre de plans directeurs locaux élaborés par les municipalités locales et approuvés par la Région. Ces plans devront se conformer aux objectifs régionaux énoncés au paragraphe 2.4.2.7.2 ci-dessus et, sans restreindre la portée de ces derniers et(ou) des autres politiques de ce Plan, devront observer les principes suivants:

- L'aménagement de résidences de campagne devra d'abord se faire à l'intérieur des zones de ressources marginales désignées à l'Annexe A. Il convient toutefois de remarquer qu'à l'intérieur des zones de ressources agricoles désignées à l'Annexe A, il existe des secteurs peu propices à une agriculture rentable, du fait de leur topographie ou de leur pédologie. Le Conseil prévoit que ces secteurs pourront être jugés propres à l'aménagement de résidences de campagne dans les plans directeurs locaux sans qu'il soit pour autant nécessaire d'amender ce Plan*.

- L'aménagement de résidences de campagne devra se faire dans des zones présentant certains agréments naturels, notamment une topographie variée, des étendues boisées et des sites pittoresques. Il faudra veiller, en particulier, à ce que le boisement soit suffisamment dense et le terrain suffisamment vallonné pour que les constructions puissent se fondre dans le paysage, ce qui permettra de les rendre quasi-invisibles et de minimiser leurs effets perturbateurs sur l'environnement rural. Le Conseil a décidé d'interdire la construction de résidences de campagne sur des terrains dénués de tout intérêt topographique ou insuffisamment boisés. Vu cependant le caractère spécial et le pittoresque du corridor de la rivière Rideau, l'aménagement de résidences de campagnes sera permise dans le corridor de la rivière Rideau sur les parcelles de terrain insuffisamment boisées ou vallonées pourvu qu'une variété de lots ayant des dimensions variables allant de 0.8 à 1.5 hectares ou plus, sont aménagés en vue d'amélioration d'emplacement esthétique des immeubles. L'accès aux routes régionales sera minimisé en ayant recours aux routes internes et aux accès partagés.
  [PAR. 2.4.2.7.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 40 AU PLAN DIRECTEUR, LE 11 DÉCEMBRE 1984]

---

*L'objectif de cette disposition est de permettre la désignation d'enclaves relativement importantes de mauvaises terres, et non pas de petites sections incluses dans des propriétés agricoles individuelles. On considère en effet que l'éparpillement désordonné de constructions non agricoles dans des zones de ressources agricoles, même s'il est entièrement situé dans de petites enclaves de mauvaises terres, ne serait pas avantageux, à long terme, pour l'économie rurale.

- L'aménagement de résidences de campagne ne sera autorisé que sur des sols naturellement propices à l'installation de fosses septiques et de puits individuels.* Toutefois, la condition relative aux puits individuels ne s'appliquera pas aux terrains réservés à l'aménagement de résidences de campagne dans le Plan directeur de la municipalité de Nepean, tel qu'il a été approuvé par le Conseil régional le 23 juin 1976. Puisque les zones de ressources marginales désignées à l'Annexe A totalisent plusieurs fois la superficie nécessaire à l'aménagement de résidences de campagne, le Conseil juge inutile d'en construire dans des zones dont les sols n'y sont pas naturellement propices. Les progrès technologiques permettront peut-être un jour d'installer des systèmes privés d'évacuation des eaux-vannes quelles que soient les conditions hydrographiques ou géomorphiques du terrain; il serait alors possible de construire des résidences de campagne dans les zones dont les autres caractéristiques se prêtent à ce type d'aménagement.

  [PAR. 2.4.2.7.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 6 AU PLAN DIRECTEUR, LE 23 AVRIL 1979.]

- L'aménagement de résidences de campagne ne sera autorisé que dans les secteurs dont les ressources en eau ont été jugées suffisantes, sur les plans quantitatif et qualitatif, pour l'installation de puits privés. Cette disposition ne s'appliquera pas aux terrains réservés à l'aménagement de résidences de campagne dans le plan directeur de la ville de Nepean, tel qu'il a été approuvé par le Conseil régional le 23 juin 1976.

  [PAR. 2.4.2.7.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 6 AU PLAN DIRECTEUR, LE 23 AVRIL 1979.]

- L'aménagement de résidences de campagne sera interdit dans les secteurs prévus pour l'expansion d'un village.

  [PAR 2.4.2.7.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 5, LE 30 AOÛT 1976.]

- L'aménagement de résidences de campagne sera interdit dans les secteurs nécessitant des dépenses publiques importantes pour la construction de voies d'accès ou d'autres équipements collectifs indispensables. L'emplacement idéal serait donc peu éloigné de l'un des villages désignés à l'Annexe A, sans lui être cependant adjacent.

---

*On admet que certaines mesures, notamment la construction de fosses septiques sur des lits d'ardoise surélevés au moyen de remblai, peuvent maîtriser les problèmes d'ordre géologique. Le Conseil estime cependant qu'une telle méthode a des conséquences néfastes sur l'environnement car elle entraîne un prélèvement abusif des sols de surface, elle modifie les sites, elle provoque un déboisement inutile et bouleverse le système naturel d'évacuation des eaux pluviales.

- L'aménagement de résidences de campagne sera interdit dans les secteurs situés à proximité d'activités incompatibles. Il s'agit notamment des secteurs proches d'aménagements industriels, d'industries d'extraction, de voies ferrées, d'autoroutes importantes, ou de secteurs inclus dans les zones de bruit des aéroports ou dans les zones désignées "Terrains dangereux". Il conviendra d'accorder une importance toute particulière aux effets éventuels des activités agricoles (surtout intensives) sur les résidences de campagne. A ce sujet, bien que les recommandations du Code des pratiques agricoles de l'Ontario* soient censées s'appliquer aux activités agricoles, il est implicite, pour le Conseil, que les aménagements non agricoles devront respecter les règlements concernant la séparation des résidences agricoles des bâtiments de ferme auxquelles elles se rattachent. Ainsi, il faudra tenir compte des dispositions du Code au moment de choisir l'emplacement des résidences de campagne.

- Étant donné l'importance des zones de ressources marginales désignées à l'Annexe A**, le Conseil estime que les activités rattachées à l'économie agricole auront priorité sur les projets d'aménagement des résidences de campagne là où des conflits risquent de surgir vis-à-vis des activités agricoles ou des industries d'extraction.

- Afin de protéger le pittoresque des paysages, il faudra minimiser l'impact physique et esthétique des aménagements de résidences de campagne, en évitant le plus possible de détériorer les sites et en choisissant soigneusement les lieux d'implantation. Les aménagements de résidences de campagne ne devront en aucun cas conférer au paysage un caractère urbain, pas plus qu'ils ne devront susciter la création de petites collectivités villageoises***. Selon le Conseil, cet objectif ne pourra être atteint que si l'on examine soigneusement tous les facteurs morphologiques des lieux lors de l'élaboration du projet. En conséquence, le Conseil demandera que des critères de planification morphologique soient inclus dans les plans directeurs locaux, en ce qui concerne l'aménagement de résidences de campagne.

---

*Les objectifs et dispositions du Code sont analysés plus en détail au paragraphe 5.6.6. Le Code lui-même est reproduit à l'appendice B.

**Les zones de ressources marginales représentent environ 23% de tous les secteurs ruraux désignés à l'Annexe A.

***La création de petits villages par l'aménagement de résidences de campagne créerait des besoins en matière d'équipements collectifs; on a donc prévu que les villages désignés à l'Annexe A joueront le rôle de centre de gravité de l'aménagement des résidences de campagne.

- L'aménagement de résidences de campagne devra être conforme aux politiques régionales de gestion de l'environnement, énoncées au paragraphe 5.6.

- Comme l'indique le paragraphe 2.4.2.3, la construction d'équipements récréatifs ou de loisirs, dans les secteurs ruraux de la zone d'aménagement, y représente un type d'aménagement tout à fait souhaitable. Le Conseil estime qu'il s'agit là d'une forme d'aménagement résidentiel tout à fait valable en milieu rural, mais il n'ignore pas que son impact sur le paysage rural est un peu plus prononcé que celui des autres types d'aménagement de résidences de campagne*. Néanmoins le Conseil prendra en considération les plans directeurs locaux prévoyant qu'une partie de l'aménagement de résidences de campagne sera de ce type.

2.4.2.8 **Les hameaux**

Le Conseil a l'intention d'autoriser un certain pourcentage de "remplissage résidentiel" dans les hameaux identifiés dans les plans directeurs des municipalités locales et approuvés par la Région. Les plans directeurs locaux devront prévoir:

- des politiques régissant le "remplissage résidentiel" dans les hameaux identifiés et des dispositions fixant la population de ces hameaux par rapport à celle des villages et des résidences de campagne;

- un plan régissant les zones où le "remplissage résidentiel" sera autorisé;

- des dispositions garantissant que ce "remplissage résidentiel":

  (1) ne portera pas préjudice au patrimoine des collectivités existantes;

  (2) se fera sur des terrains viabilisés à titre privé et individuel, sous réserve de l'approbation des autorités compétentes;

  (3) tiendra compte de la nécessité de protéger la santé et la sécurité publiques, c'est-à-dire de ne pas polluer les eaux souterraines, d'éviter les terrains dangereux et de ne pas créer de graves problèmes de circulation;

  (4) ne se fera que sur des lots créés à la suite d'une procédure d'approbation de détachements de parcelles;

  (5) n'entraînera généralement pas la construction de nouvelles routes;

  (6) ne se fera pas sur des terrains susceptibles de donner lieu à des conflits d'utilisation avec des exploitations agricoles, des carrières, des zones de conservation ou d'autres activités incompatibles.

[PAR. 2.4.2.8 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 3 AU PLAN DIRECTEUR, Le 1er MARS 1979.]

---

*Par exemple, un aménagement résidentiel en milieu rural, associé à un terrain de golf, donne au paysage un air de banlieue et modifie fondamentalement le paysage d'origine.

2.4.2.9 **Zones de remplissage à l'extérieur des hameaux**

Le Conseil reconnaît qu'en plus des hameaux il existe des noyaux d'aménagement résidentiel dans les parties rurales de la zone d'aménagement où l'on pourrait permettre un aménagement résidentiel limité sans porter atteinte aux objectifs d'aménagement résidentiel rural énoncés au paragraphe 2.4.2.2.

Le Conseil propose donc que:

- soit permis le remplissage résidentiel à l'extérieur des hameaux, pourvu que des politiques à cet égard soient d'abord formulées et documentées dans les plans directeurs locaux approuvés;

- ces plans locaux exigent que les zones de remplissage résidentiel soient définies dans les arrêtés portant sur les secteurs restreints;

- le remplissage résidentiel ne soit permis que dans les zones que ce Plan désigne comme zones de ressources marginales ou zones de ressources agricoles, y compris celles qui sont désignées par le suffixe "(couloir fluvial)"; ou dans les zones qui sont désignées comme zones de ressources minérales pourvu que les données techniques appropriées indiquent que les terrains visés ne sont pas viables comme terrains de ressources commerciales;

- les zones de remplissage résidentiel respectent toutes les autres politiques de ce Plan;

- des zones de remplissage résidentiel ne puissent être délimitées que lorsque plusieurs logements existants sont regroupés de façon compacte et qu'elles ne comprennent pas de terrains permettant d'en étendre la longueur ou la profondeur au-delà de la limite de l'aménagement existant;

- la superficie et la profondeur des nouveaux lots permis dans les zones de remplissage résidentiel ne soient pas sensiblement plus faibles que celles des lots résidentiels existants dans la même zone désignée; et

- les lots créés soient conformes au paragraphe 2.4.2.4.et au tableau 2-6 du Plan régional (c.-à-d. qu'ils respectent l'affectation de résidences de campagne de chaque municipalité locale);

[PAR. 5.4.8 AMENDÉ AU COMPLET PAR LE DÉCRET N° 20 DE LA CAMO, LE 7 AOÛT 1985]

2.4.2.10 Résumé des politiques régissant les résidences rurales

En résumé, le Conseil a décidé que:

(1) l'aménagement résidentiel en milieu rural englobera quatre catégories générales: les résidences agricoles et autres constructions directement reliées à l'économie rurale; l'aménagement de résidences de campagne tel que défini au paragraphe 2.4.2.7.1; l'expansion des villages et le "remplissage résidentiel" dans les hameaux;

(2) les besoins en petites parcelles pour la construction de résidences de campagne seront satisfaits par l'expansion des collectivités villageoises désignées à l'Annexe A;

(3) l'importance, le calendrier de réalisation et l'implantation des aménagements résidentiels en milieu rural devront être conformes aux paragraphes 2.4.2.4 et 2.4.2.5 et aux tableaux 2.5 et 2.6;

(4) l'aménagement de villages, inclus dans l'aménagement résidentiel en milieu rural, devra se réaliser dans les villages désignés à l'Annexe A, et l'aménagement de résidences de campagne devra se réaliser essentiellement dans les zones de ressources marginales désignées à l'Annexe A. Un nombre limité de nouvelles constructions résidentielles seront autorisées dans les hameaux, à condition que le niveau démographique imparti à chaque municipalité locale ne soit pas dépassé;

(5) les projets de construction d'équipements récréatifs ou de loisirs, en milieu rural, devront tous être considérés comme s'inscrivant dans le contexte de la résidence permanente et donc être traités comme un type d'aménagement de résidences de campagne;

(6) l'aménagement de villages, la construction de résidences de campagne et le "remplissage résidentiel" dans les hameaux devront se baser sur les plans directeurs locaux élaborés par les municipalités locales (conformément aux politiques énoncées aux paragraphes 2.4.2.6.3, 2.4.2.7.3 et 2.4.2.8 du Plan) et approuvés par la Région. (Le paragraphe 6.5.3 de la Partie 6, intitulée "La mise en oeuvre du Plan", contient des politiques provisoires sur l'aménagement de villages et de résidences de campagne que l'on devra mettre en oeuvre tant que des plans directeurs locaux n'auront pas été élaborés et approuvés);

(7) l'expansion des villages devra se réaliser en fonction des services individuels privés, sauf pour les villages nécessitant déjà des services collectifs, eu égard à la santé et à la sécurité des populations existantes; par ailleurs, nul village ne pourra dépasser le niveau démographique de 1 000 personnes, ni poursuivre son expansion s'il a déjà dépassé ce niveau en 1974*, si l'on ne dispose pas de renseignements précis quant au nombre de personnes supplémentaires pouvant être desservies sans danger par des services individuels privés.

[PAR. 2.4.9 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 3 AU PLAN DIRECTEUR, LE 1er MARS 1979.]
[PAR 2.4.2.9 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 18 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

(8) Nonobstant les politiques énoncées dans d'autres parties du Plan, que les utilisations suivantes soient permises:

(a) un studio de cinéma et les utilisations connexes dans le quart nord du lot n° 19 et la moitié sud du lot n° 18, concession V (P.R.) figurant à la Partie I du plan de référence 5R-819 dans la ville de Gloucester,

(b) seulement en relation avec ce qui est mentionné ci-dessous, les unités de logement approuvées par le Conseil régional et la ville de Gloucester, à savoir:

(i) un plan de lotissement pour le lot n° 21, concession V (P.R.) établi conformément à la Loi sur l'aménagement du territoire, comportant au plus 105 unités, et

(ii) des logements locatifs sur le lot n° 21, concession V (P.R.), conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement du territoire portant sur les plans de localisation, comportant au plus 185 unités,

(c) les terrains décrits en a) et b) ne devront pas être utilisés à d'autres fins, à moins que tous les services municipaux, comprenant les égouts d'eau et séparatifs raccordés aux réseaux de conduites d'eau et d'égouts principaux, soient construits et disponibles pour viabiliser les terrains, les bâtiments ou les structures, selon le cas.

[PAR. 2.4.2.10(8) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 22 AU PLAN DIRECTEUR LE 26 MAI 1983]

---

*À l'exception de tout village pour lequel, à cause de sa population en 1974, la Région fournit des services collectifs susceptibles d'être agrandis.

(9) Nonobstant les politiques énoncées ailleurs dans ce plan, la croissance démographique dans Goulbourn, sera faite à partir des tableaux 2-5 et 2-6 pour les trois villages d'Ashton, Munster et Richmond. Le niveau démographique approuvé pour Stittsville sera de 10 000 personnes.

(10) Tout amendement au Plan directeur de Goulbourn qui susciterait une expansion des limites de la zone de développement sur les plans du village ne sera approuvé que si les politiques de ce plan sont amendées.

[PAR. 2.4.2.10(9) ET (10) AMENDÉ PAR L'AMENDEMENT N° 49 AU PLAN DIRECTEUR, LE 10 SEPTEMBRE 1985]

2.5 LES ZONES D'EMPLOI ET DE TRAVAIL

Les objectifs fondamentaux et particuliers définis en matière d'emploi (voir Partie 1) correspondent aux trois impératifs suivants:

- assurer l'expansion et la diversification de l'emploi,
- prévoir la répartition géographique de l'emploi dans la zone d'aménagement,
- formuler une politique structurelle s'appliquant aux principaux éléments du Plan relatifs à la création d'emplois.

2.5.1 L'EXPANSION ET LA DIVERSIFICATION

Il est prévu que le nombre d'emplois passera de 198 400 environ, en 1971, à 450 000 lorsque le niveau démographique d'un million de personnes sera atteint.

Tableau nº 2.7

Nombre d'emplois dans la zone de planification en 1961 et en 1971, et nombre prévu au niveau démographique d'un million d'habitants

Branches d'activité	1961	1971	Prévisions	Augmentation (diminution) du nombre prévu, par rapport à 1971
Nombre total d'emplois	138 031	198 400	450 000	251 600
Secteur primaire	3 486	3 000	2 000	(1 000)
Fabrication	11 616	13 500	25 000	11 500
Construction	9 088	13 000	25 000	12 000
Transports, services publics et communications	9 703	13 200	30 000	16 800
Commerce	18 693	27 400	65 000	37 600
Finances, assurances et immobilier	6 774	10 000	30 000	20 000
Autres services	78 701	118 300	273 000	154 700

Ces prévisions sont basées sur les hypothèses suivantes:

- le nombre d'emplois fédéraux* continuera à augmenter pour passer de 73 000 environ, en 1971, dans la Région de la Capitale nationale, à 145 000, au niveau démographique d'un million de personnes. Comme 36 000 d'entre eux seront offerts dans la Communauté régionale de l'Outaouais, il y en aura encore 109 000 dans la zone d'aménagement. Pour la Région de la Capitale nationale, ceci représente une augmentation au taux composé de 2% l'an, pendant 30 ans.

- Le nombre d'emplois offerts dans les secteurs autres que fédéraux augmentera encore plus rapidement dans la zone d'aménagement, car:

  i) la zone urbaine a atteint une taille suffisamment importante pour attirer et créer des emplois hors du secteur fédéral, à un rythme plus soutenu;

*Emplois fédéraux - Emplois permanents, Annexes A, B, C et D, Loi sur l'administration financière et autres organismes fédéraux. Sont exclus de ces chiffres le personnel militaire et les employés contractuels.

ii) le taux de croissance de l'emploi fédéral dans la zone d'aménagement diminuera, par rapport aux dernières années, pour les raisons suivantes:

(a) une proportion croissante des emplois fédéraux de la Région de la Capitale nationale seront offerts dans la Communauté régionale de l'Outaouais;

(b) la décentralisation vers les autres régions du pays devrait s'accélérer.

Il est prévu qu'environ 70 000 des 251 600 nouveaux emplois seront offerts dans les zones industrielles. Les densités industrielles varient considérablement selon le type d'industrie considéré, le volume de travail exigeant un roulement par équipes et la superficie des terrains réservés à l'expansion future. Un taux de 50 ouvriers par hectare correspond en général à un seuil d'aménagement optimal; en conséquence, le Plan devrait prévoir un minimum de 1 400 hectares pour l'aménagement industriel futur.

Sur les 28 000 nouveaux emplois créés dans le secteur de la vente au détail, environ 2 000 devraient vraisemblablement l'être dans la zone centrale. La majorité des nouveaux emplois créés dans ce secteur seront offerts dans les centres commerciaux, les centres de district et les principales zones commerciales; ils se répartiront géographiquement en fonction de l'augmentation de la population résidentielle.

Une fraction importante de l'augmentation du nombre d'emplois correspond à la catégorie "Autres services", du tableau n° 2.7. Cette catégorie, qui regroupe les emplois fédéraux, comprend également les services collectifs, individuels et commerciaux, ainsi que les services des gouvernements provinciaux et municipaux, qui devraient tous continuer à se développer rapidement. Certains de ces emplois seront offerts dans des bureaux, d'autres dans des magasins et des édifices spécialisés (tels que les hôtels), et d'autres encore dans divers organismes, comme les collèges, les écoles ou les hôpitaux.

La structure d'emploi prévue pour le niveau démographique d'un million de personnes se caractérise de la façon suivante:

- les industries primaires, l'agriculture notamment, auront décliné, en termes absolus et relatifs,

- les emplois offerts dans les zones industrielles, notamment les activités de fabrication, d'entreposage, de recherche et d'exploitation, de construction et de services publics, auront subi une augmentation numérique telle qu'ils représenteront 20% de la totalité des emplois,

- les emplois offerts dans le secteur des services, notamment dans le commerce de détail, la finance et les services collectifs, commerciaux et gouvernementaux, auront subi une augmentation numérique telle qu'ils représenteront environ 60% de la totalité des emplois,

- les emplois fédéraux*, malgré une augmentation numérique de 36 000, auront diminué par rapport au nombre total d'emplois, passant de 35%, en 1971, à environ 25% lorsque le niveau démographique susmentionné sera atteint.

2.5.2 LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EMPLOI

La répartition géographique de l'emploi telle que prévue par le Plan est absolument indispensable à l'aboutissement de ses autres propositions, notamment en ce qui concerne la création d'un système de transports basé sur les transports en commun, et de collectivités urbaines viables, à l'extérieur de la ceinture de verdure. Les principaux objectifs et éléments sur lesquels s'articule la politique du Plan sont les suivants:

- les impératifs en matière de transports;

- les tendances récentes;

- la nécessité de créer des centres d'activité qui soient les foyers d'expansion des nouvelles zones d'aménagement.

Les impératifs en matière de transports

Les objectifs du Plan, dans ce domaine, imposent aux problèmes d'expansion urbaine une solution générale basée sur la notion de transports en commun, ce qui implique que la majorité des déplacements rattachés au travail se feront par ce moyen. Ceci ne sera possible que si de nombreux lieux d'emploi sont desservis par les transports en commun, et surtout par les transports urbains rapides. Les principaux centres d'emploi devront donc être créés à proximité des stations jalonnant les voies de transport rapide. On estime d'ailleurs que la création de ces voies influencera naturellement la répartition géographique de l'emploi, dans le sens souhaité.

L'objectif du Conseil est de maintenir dans la zone centrale élargie** un niveau d'emploi qui sera atteint si les principes énoncés à la Partie 3 du Plan sont mis en oeuvre et si aucune route autre que

---

*Tels que définis précédemment.
**Définitions:
zone centrale: il s'agit là de la zone délimitée par les rues Bronson, Gloucester, Laurier, à l'est du canal, King Edward et St-Patrick, et par la rivière des Outaouais.
zone centrale élargie: il s'agit là de la zone délimitée par la rue Bronson, le Queensway, la rivière Rideau et la rivière des Outaouais.
zone élargie d'Ottawa-Hull: il s'agit là de la zone centrale élargie plus l'île de Hull, délimitée par la rivière des Outaouais et le ruisseau de la Brasserie.

celles figurant aux Annexes C et D n'est construite. Des enquêtes effectuées en 1974 ont révélé qu'environ 100 000 emplois pourraient être offerts dans la zone centrale sans que la portée de l'objectif ci-dessus en soit restreinte. Le Conseil a l'intention de contrôler, de temps à autre, les niveaux d'emploi de la zone centrale élargie afin de s'assurer que l'objectif ci-dessus est bien respecté.

Un niveau d'emploi beaucoup plus élevé dans la zone centrale élargie créerait des besoins supplémentaires en matière de transports, besoins qu'il serait impossible de satisfaire sans apporter au réseau routier des améliorations fondamentales plus nombreuses que celles prévues dans le Plan.

Cette solution serait à la fois coûteuse, surtout en termes d'achats fonciers, et néfaste pour les collectivités; elle irait donc à l'encontre des objectifs du Plan.

Les tendances récentes

On a constaté que la croissance de l'emploi avait été, jusqu'à présent, moins rapide dans les secteurs totalement aménagés des principales zones urbaines que dans les banlieues en cours d'expansion. Dans la zone centrale élargie d'Ottawa, le nombre total d'emplois a augmenté de 19 161 entre 1963 et 1971, soit une augmentation de 26,3%. Dans le reste de la zone urbaine, ce nombre a augmenté de 33 112 pendant la même période, soit une augmentation de 50%.

Pour la zone métropolitaine de Toronto, le nombre d'emplois des trois municipalités centrales* a en fait baissé de 14 000 entre 1960 et 1964, soit une diminution de près de 3%. Pendant la même période, le nombre d'emplois dans les municipalités de banlieue** a augmenté de 37 000, soit d'environ 5,5%. La même évolution a pu être constatée dans d'autres villes canadiennes et étrangères.

Les causes principales de ce phénomène sont les suivantes:

- Beaucoup d'emplois sont des emplois de service, par exemple dans les centres commerciaux et les écoles. Ces dernières années, l'essentiel de la croissance démographique s'est produit dans les banlieues et les nouvelles collectivités urbaines, phénomène qui devrait se poursuivre.

- Beaucoup de catégories d'activité nécessitent des superficies importantes (industries et universités, par exemple). Or, il est plus facile de trouver des terrains assez vastes dans les zones en cours d'expansion.

- Les facteurs déterminant les lieux d'implantation des entreprises ont évolué; ainsi, les transports se font aujourd'hui davantage par camions que par chemins de fer; les constructions d'un seul étage sont mieux adaptées à

---

*La ville de Toronto et les municipalités de York et de York-Est.

**Les municipalités de Scarborough, de York-Nord et d'Etobicoke.

l'automatisation des techniques et, en conséquence, les besoins fonciers ont augmenté plus rapidement que les besoins en surfaces immobilières. Ceci a entraîné le transfert d'entreprises sur de nouveaux terrains, dans les banlieues.

- Le réaménagement du coeur des villes, s'il favorise généralement l'accroissement du nombre d'emplois de bureau, entraîne souvent le transfert d'industries, de services et de commerces de détail. L'accroissement net du nombre d'emplois peut donc être inférieur à ce qui avait été prévu en fonction de l'importance des nouveaux aménagements.

Cette évolution devrait se poursuivre et même avoir un effet bénéfique si l'on encourageait la réalisation de nouveaux projets d'aménagement sur des terrains choisis non plus au hasard mais en fonction de leur accessibilité future.

La création de foyers d'expansion dans les nouvelles zones d'aménagement

Afin de favoriser l'évolution décrite ci-dessus, qui tend à créer des centres d'activité dans les banlieues et surtout dans les nouvelles collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure, il conviendra d'encourager la concentration des activités de service et de vente au détail. Ces foyers devront, dans la mesure du possible, être établis le long des voies de transport urbain rapide, afin d'encourager au maximum l'utilisation des transports en commun.

En conséquence, l'augmentation des offres d'emploi dans les zones d'aménagement permettra d'assurer une répartition géographique des lieux de travail répondant aux besoins des résidents et favorisant l'utilisation des transports en commun. La mise en oeuvre du Plan et l'instauration de programmes d'emploi régionaux permettront d'aboutir à une telle répartition géographique des possibilités d'emploi, adaptée aux besoins futurs des résidents de la zone d'aménagement.

Il est toutefois nécessaire que ces politiques correspondent également aux besoins des entreprises commerciales et industrielles; de plus, pour parvenir à la répartition souhaitée, les politiques du Plan devront être étayées par des politiques parallèles, élaborées par les autres niveaux de gouvernement concernés par l'aménagement de la zone d'aménagement. À cet égard, le Conseil a demandé l'appui du gouvernement fédéral*.
[PAR. 2.5.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Selon le Conseil, le tableau n° 2.8 indique une répartition de l'emploi souhaitable et réaliste.

---

*Rapport 12/135. Réunion du Conseil régional du 12 décembre 1973.

Tableau nº 2.8
Répartition géographique de l'emploi

	1971		Niveau démographique d'un million	
	Nombre d'emplois	%	Nombre d'emplois	%
Zone centrale élargie[a]	92 000	46,5	147 000	32,7
Ailleurs, à l'intérieur de la ceinture de verdure	99 000	50,0	211 000	46,9
Collectivités situées à l'extérieur de la ceinture de verdure	b		83 000	18,4
Zones rurales	7 000	3,5	9 000	2,0
TOTAL	198 000	100,0	450 000	100,0

a Les chiffres correspondant à la zone centrale sont, respectivement, 68 000 (34,3%) et 100 000 (22,2%).

b Moins de 1 000

Dans le cadre de cette répartition générale, le Conseil adopte comme principe que les activités économiques de la zone d'aménagement devront, dans la mesure du possible, être regroupées dans un nombre de centres relativement restreint, et que ceux-ci devront être reliés par un système efficace de transports en commun et d'équipements routiers.

Il est prévu qu'environ 10% des nouveaux emplois seront offerts dans les écoles, les centres commerciaux locaux et les quartiers d'affaires, afin de desservir les zones résidentielles. Le choix de leur emplacement est essentiellement une question de planification locale et dépendra donc des décisions prises par les conseils municipaux locaux. Les 90% restants, cependant, pourront et devront être concentrés dans les principales zones réservées à l'industrie, aux activités gouvernementales, aux affaires et aux établissements publics de la zone d'aménagement. L'emplacement et la superficie de ces zones sont des questions d'intérêt régional; en tant que telles, elles sont soumises à la politique générale du Plan.

La politique générale concernant les principaux établissements publics, les hôpitaux, les universités et les collèges est énoncée au paragraphe 4.3 du Plan. La politique concernant les autres zones est énoncée dans les différents paragraphes ci-après, consacrés à la zone centrale, aux quartiers d'affaires, aux zones industrielles, aux zones commerciales et aux zones réservées à d'autres activités peu intensives.

Le Conseil a l'intention de désigner les centres d'emploi des nouvelles collectivités urbaines lors de la définition des politiques d'aménagement des terrains, à la seconde phase d'urbanisation de la zone d'aménagement. Ceci correspond à sa politique, déjà énoncée, de créer des centres d'emploi importants dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

On prévoit que les politiques du Plan aboutiront à une répartition géographique de l'emploi, à l'intérieur de la limite externe de la ceinture de verdure, correspondant au tableau n° 2.9.

Tableau nº 2.9

Répartition géographique de l'emploi, telle que prévue, par catégorie d'activité, à l'intérieur de la limite externe de la ceinture de verdure

	Total		Industrie		Commerce détail		Autres services	
	1971	Prévision	1971	Prévision	1971	Prévision	1971	Prévision
Zone centrale élargie[a]	92 000	149 000	1 000	–	8 000	12 000	85 000	137 000
Zones d'emploi	83 000	182 000	18 000	57 000	9 000	21 000	54 000	104 000
Districts résidentiels	16 000	27 000	–	–	4 000	7 000	12 000	20 000
TOTAL	191 000	358 000	19 000	57 000	21 000	40 000	151 000	261 000

[a] Chiffres équivalents pour la zone centrale.

1971 Total 68 000 Industrie 1 000 Commerce détail 6 000 Autres services 61 000

Prévisions Total 100 000 Industrie – Commerce détail 10 000 Autres services 90 000

[TABLEAU N° 2.9, PAR. 2.5.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 12 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

Le Conseil estime que les chiffres du tableau n° 2.9 devraient servir de base au calcul des superficies foncières désignées à l'Annexe B du Plan pour les aménagements générateurs d'emplois.

L'expérience a montré que l'emploi dans les collectivités urbaines n'est pas proportionnel au niveau démographique; en fait, les collectivités urbaines importantes créent un niveau d'emploi proportionnellement plus élevé pour les raisons suivantes: (1) elles fournissent plus de services, (2) elles peuvent attirer d'autres activités génératrices d'emplois grâce à leur niveau démographique élevé, à leurs services de transports et à leurs équipements commerciaux plus developpés. Le graphique n° 2-1 ci-après illustre ce phénomème qui affecte un certain nombre de collectivités ontariennes. Le Plan vise, entre autres, à organiser un système de transports basé sur les transports en commun et à créer des collectivités urbaines viables à l'extérieur de la ceinture de verdure. C'est en atteignant des niveaux d'emploi élevés dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure que l'on aura le plus de chances d'atteindre ces objectifs. Le tableau n° 2.10 indique la répartition géographique de l'emploi prévue pour les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure, en fonction de leur taille et en supposant que les niveaux supérieurs d'emploi du graphique n° 2.1 constituent le meilleur moyen d'atteindre les objectifs régionaux.

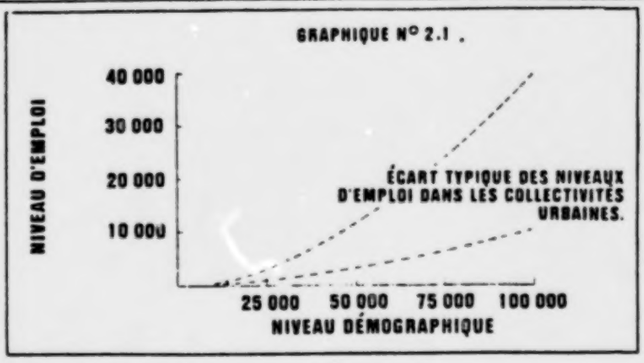


Tableau nº 2.10

Répartition géographique de l'emploi telle que prévue, par d'activité, en fonction de la taille des collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Niveau démographique des coll. urbaines	Emploi total	Industrie	Commerce de détail	Autres services
25 000	2 000	1 000	250	750
50 000	10 000	5 000	750	4 250
75 000	20 000	9 000	2 000	9 000
100 000	35 000	13 000	4 000	18 000

Le Conseil estime que les chiffres du tableau n° 2.10 représentent des objectifs minimaux, plutôt que des limites maximales, en ce qui concerne les emplois qui seront offerts dans les grandes collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure (la Collectivité urbaine de l'Ouest, la Collectivité urbaine de l'Est, la Collectivité urbaine du Sud, l'aménagement de cette dernière étant prévu pour une date ultérieure). Il en est de même pour la collectivité de Barrhaven, à condition que des niveaux d'emploi supérieurs à ceux du tableau n'aillent pas à l'encontre des objectifs prévus pour les grandes collectivités en matière d'emploi. En conséquence, le Conseil prendra en considération tout projet d'aménagement, dans la collectivité de Barrhaven, impliquant des niveaux d'emploi supérieurs à ceux du tableau n° 2.10, à condition que la situation des grandes collectivités soit satisfaisante sur le plan des offres d'emploi.
[PAR. 2.5.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 47 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 2.5.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

2.5.3 LA ZONE CENTRALE*

Le Conseil estime que l'aménagement de la zone centrale doit avoir pour objectif d'en faire le noyau fonctionnel et esthétique le plus varié possible de la zone d'aménagement et de la Capitale nationale, ainsi qu'un lieu symbolique attrayant, pour ses résidents, pour l'ensemble de la population canadienne et pour les visiteurs étrangers.

---

*La zone centrale comprend les terrains désignés "Zone centrale" à l'Annexe B, et correspondant à la définition de la zone centrale mentionnée à la page 2-39

La zone centrale devra constituer à la fois un centre commercial important, le siège principal de l'administration gouvernementale et des affaires, et un foyer d'activités culturelles et récréatives; elle devra en outre être soutenue par des districts résidentiels, situés à sa périphérie.

Bien que le volume d'activité des commerces de détail de la zone centrale ait augmenté, leur part du marché de détail global a considérablement diminué au cours des vingt dernières années. Le Conseil juge important que la zone centrale soit dotée d'un réseau commercial bien structuré. Sachant que la part de celle-ci dans le volume global des ventes au détail continuera à diminuer, le Conseil approuve les politiques visant à ralentir ce déclin relatif et même à permettre une augmentation, plus rapide que dans le passé, des activités de vente au détail de la zone centrale. Il est important, pour atteindre ces objectifs, d'y renforcer la fonction de vente au détail.
[PAR. 2.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 8 AU PLAN DIRECTEUR, LE 24 OCTOBRE 1979.]

Le nombre d'emplois offerts, dans cette zone, par le gouvernement et les entreprises, devant s'élever à environ 100 000, on peut prévoir qu'il sera nécessaire d'y aménager de nouveaux bureaux, représentant une superficie totale de 560 000 mètres carrés. L'un des facteurs fondamentaux, dans ce domaine, sera l'emplacement des centres d'emploi par rapport aux terminus de transports en commun, afin d'en intensifier l'utilisation. "Bien que l'on n'ait pas encore défini l'emplacement des terminus du réseau souterrain de transports urbains rapides, il est prévu d'en établir deux à l'ouest et un à l'est du canal Rideau." Il serait donc souhaitable que la répartition géographique des nouveaux emplois corresponde approximativement au niveau des services de transports en commun desservant chacune des sections principales de la zone d'aménagement.
[PAR. 2.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 8 AU PLAN DIRECTEUR, LE 24 OCTOBRE 1979.]

En ce qui concerne les activités culturelles et récréatives de la zone centrale, elles sont destinées à se multiplier, tout comme les besoins en hôtels, centres de conférences, restaurants, théâtres, galeries d'art et musées. Certes, des équipements de ce genre seront nécessaires dans l'ensemble de la zone centrale, mais il serait préférable d'en regrouper la majorité dans l'une de ses sections.

Il serait également bénéfique de développer la fonction résidentielle de la zone centrale. L'augmentation de la population, à l'intérieur et autour de cette zone, entraînera un accroissement de la demande en services commerciaux, culturels et autres, et fera de cette zone un centre beaucoup plus animé. Pour les personnes désirant vivre à proximité du centre d'activité de la zone, la politique générale du Plan prévoit qu'on pourra y aménager des terrains pour la construction de nouvelles résidences, d'édifices du gouvernement et de bureaux d'affaires.

Afin de promouvoir le réservoir d'emplois que peut offrir la zone centrale, le Conseil est d'avis qu'on peut y permettre un éventail limité d'utilisations industrielles légères. De telles utilisations comprennent la fabrication, la transformation et la réparation de produits dans le cas d'industries compatibles avec les activités actuelles, i.e., les bureaux, les services culturels et le commerce de détail. L'industrie ainsi permise dans la zone centrale doit offrir les caractéristiques suivantes: des exigences minimales en ce qui a trait à l'expédition, la réception et l'entreposage, ainsi qu'une activité fortement axée sur la valeur ajoutée et ne comportant aucun élément polluant. Tenant compte de l'effet cumulatif éventuel des utilisations industrielles, il est souhaitable d'évaluer les résultats de ces implantations de temps à autre.
[PAR. 2.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 15 AU PLAN DIRECTEUR, AOÛT 1980.]

Un grand nombre des services publics nécessaires à la croissance de la zone centrale relèvent des responsabilités du Conseil: les routes principales, les transports en commun, les services d'adduction d'eau et les égouts.

Le système de route et de transports en commun prévu dans le Plan permettra de faire face à l'augmentation du nombre d'emplois, sans entraîner une détérioration de la qualité du service; quant aux services d'adduction d'eau et aux égouts, ils ne posent aucun problème. Il sera toutefois nécessaire d'améliorer la situation en ce qui concerne le stationnement des automobiles, afin d'accroître les possibilités de stationnement de courte durée et de diminuer celles de stationnement à la journée. Si l'on veut rendre la zone centrale plus attrayante et développer l'usage des transports en commun, il faudra également améliorer la situation en matière d'espaces verts et de voies piétonnes.

L'ampleur des aménagements prévus dans la zone centrale permettra d'y opérer les changements souhaitables, eu égard à son esthétique et à sa structure. Bien qu'il ne soit pas possible de garantir une urbanisation de haute qualité au moyen d'un plan directeur, le Conseil s'est quand même engagé, par ce Plan, à poursuivre cet objectif. Les travaux qu'il entreprendra et les règlements qu'il appliquera en matière de construction sont deux des moyens par lesquels il pourra y parvenir.

L'urbanisme ne consiste pas seulement à créer du neuf. La conception urbaine doit refléter les diverses fonctions ou caractères inhérents de la zone centrale; il faut donc les conserver, les améliorer et les intégrer à la nouvelle structure d'aménagement. Tel est le cas du marché By, situé au nord de la rue George et à l'est de la rue Sussex, dont l'unicité devra être préservée et mise en valeur.

Les remarques ci-dessus pourraient s'appliquer à presque toutes les zones centrales des grandes villes canadiennes. Cependant, la zone centrale de notre région se trouve dans une situation tout à fait particulière, du fait de son rôle national, qui confère à la Colline parlementaire une prééminence naturelle, dont il faut tenir compte.

La zone centrale, telle que nous la connaissons aujourd'hui, souffre de plusieurs maux: elle se prête à une foule d'utilisations sans que l'on puisse y déceler de fonction unificatrice claire; elle manque d'espaces verts et d'aménagements résidentiels; aucune politique concertée n'y est appliquée à l'égard des monuments et sites historiques; elle manque de parcs de stationnement, pour les clients des magasins et les visiteurs. En outre, ses deux sections principales, l'est et l'ouest du canal Rideau, ne sont pas reliées de manière adéquate; elle n'est pas dotée de frontières naturelles visibles; elle manque d'animation pendant la journée et, malgré l'adoption de lois spéciales visant à y coordonner la conception immobilière, ses édifices, sa voirie et divers autres éléments de son environnement urbain auraient grand besoin de certaines améliorations.

Selon le Conseil, il existe dans la zone centrale une structure de base suffisamment solide pour y aménager un milieu urbain de qualité; par exemple, le principe des mails, retenu pour la rue Sparks, pourrait être appliqué ailleurs, et l'on pourrait profiter de la création d'un système de transports urbains rapides pour étendre l'application du principe général de séparation des piétons et des véhicules. L'expansion importante de la zone centrale pourrait ainsi servir de catalyseur à la réalisation des divers objectifs souhaités. Toutefois, la réussite de ce projet dépendra beaucoup, en dernière analyse, de la collaboration dont voudront bien faire preuve les gouvernements et entreprises concernés. Le fait que plusieurs secteurs de la zone centrale fassent partie du domaine public offre, à cet égard, une chance unique pour la réalisation du meilleur aménagement possible.

En conséquence, le Conseil:

(1) désigne par zone centrale, à l'Annexe B, les terrains réservés aux commerces de détail, aux bureaux, aux activités culturelles et de loisirs, à l'aménagement résidentiel et à des utilisations industrielles légères limitées en nombre et en envergure;
[PAR. 2.5.3(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 15 AU PLAN DIRECTEUR, AOÛT 1980.]

(2) demandera à la Commission de la Capitale nationale et à la ville d'Ottawa, de lui apporter leur contribution pour l'élaboration d'un plan détaillé pour la zone centrale. Lorsque le plan d'aménagement de la zone centrale sera terminé, les amendements nécessaires seront apportés au Plan directeur régional et au plan directeur de la ville d'Ottawa;
[PAR. 2.5.3(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 6, LE 30 AOÛT 1976.]

(3) décide qu'aucun projet de travaux publics ne pourra être entrepris si l'on n'a pas prévu les conséquences de son exécution sur l'aspect et la qualité de l'environnement de la zone centrale;

(4) devra s'assurer, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage, de plans de localisation ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, que:

i) les routes régionales, les transports en commun et les services d'adduction d'eau et les égouts permettent les aménagements prévus, à la densité proposée;

ii) l'esthétique, les agréments et la structure fonctionnelle de la zone centrale en seront renforcés;

iii) les parcs de stationnement, les accès aux voies publiques, les voies internes et l'aménagement paysagiste proposés sont adéquats en relation avec les questions de transport et de viabilisation qui relèvent de la Région.

[PAR. 2.5.3(4) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

2.5.4 LES AUTRES ZONES SPÉCIALISÉES

2.5.4.1 Les zones de bureaux

Le gouvernement fédéral est le plus important propriétaire et locataire de bureaux dans la zone d'aménagement. Au fil des années, conformément au plan Gréber pour la Capitale nationale*, des immeubles à bureaux ont été construits dans des banlieues, notamment au parc Tunney, à Confederation Heights et sur la rue Booth. Le Conseil estime que cette décentralisation des bureaux fédéraux doit se poursuivre et il espère, en outre, que le secteur privé lui emboîtera le pas.
[PAR. 2.5.4.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Il est prévu que les secteurs dans lesquels le gouvernement du Canada aménage actuellement ses bureaux continueront à se développer comme centres d'emploi, au cours de la période de planification. Toutefois, de nouveaux centres seront nécessaires si l'on veut atteindre l'objectif de répartition de l'emploi indiqué au tableau n° 2.8. Il n'est cependant pas essentiel que ces nouveaux centres d'emploi soient exclusivement consacrés aux activités de bureau; il est même préférable qu'ils se développent de manière à devenir des ensembles intégrés de bureaux, de magasins, d'établissements publics et résidentiels (Voir "Les centres de district" ci-dessous).

En conséquence, le Conseil:

(1) désigne par zones de bureaux, à l'Annexe "B", les terrains essentiellement réservés à la construction d'immeubles de bureaux;

(2) devra s'assurer, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, que:

[PAR. 2.5.4.1(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

*Jacques Gréber, Projet d'aménagement de la Capitale nationale, Ottawa, 1950.

i) les routes régionales, les transports en commun et les services d'adduction d'eau et d'égouts permettent les aménagements prévus, à la densité proposée;

ii) les parcs de stationnement, les accès aux voies publiques, les voies internes et l'aménagement paysagiste proposés sont adéquats en relation avec les questions de transport et de viabilisation qui relèvent de la Région.
[PAR. 2.5.4.1(2)(ii) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

2.5.4.2 Les zones industrielles

En 1971, 730 hectares environ étaient utilisés par les industries de la zone d'aménagement (industries extractives non comprises). On prévoit que la structure économique locale continuera à se développer et à se diversifier pendant les 25 prochaines années, entraînant ainsi un accroissement de la demande en terrains industriels de la part de nombreux secteurs de l'économie. Ce sont les secteurs suivants qui auront les besoins les plus importants dans ce domaine: fabrication, construction (surtout si l'industrialisation de la construction résidentielle se poursuit), transports et équipements publics, commerce de gros, administration publique (surtout pour répondre aux besoins d'entreposage du gouvernement fédéral) et services (surtout de la part des entreprises de recherche et d'exploitation et des entreprises de service).

Le Conseil estime que les sites désignés à l'Annexe "B", qui totalisent environ 7 000 acres, permettront de répondre à la majorité des besoins de la zone d'aménagement en matière de terrains industriels, au cours de la période de planification. D'autres terrains pourront en outre être désignés, par amendement du Plan directeur, dans les futures collectivités urbaines, lorsque les besoins le justifieront et que les services y seront adéquats.
[PAR. 2.5.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 13 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

Du fait de la multiplicité des aménagements possibles, beaucoup d'entreprises très diverses pourraient s'établir dans les zones désignées "Industrielles". Or, ceci risquerait de nuire à leurs qualités esthétiques, écologiques et conceptuelles. Si le Plan ne doit pas ignorer les industries lourdes ou polluantes, celles-ci ne pourront cependant s'établir que dans certaines zones bien précises. Il est donc prévu qu'elles seront confinées aux zones désignées "Industrie générale".

Les industries lourdes et polluantes ne pourront s'établir que dans des secteurs soigneusement choisis, même à l'intérieur des zones désignées "Industrie générale", afin de limiter les conséquences néfastes qu'elles pourraient avoir sur les zones industrielles ou résidentielles dont elles seront proches.

Certains organismes fédéraux, comme le Conseil national de recherches, ainsi que certaines entreprises privées, comme "Bell Northern Research", ont créé des centres de recherche très bien conçus,

ne provoquant aucune nuisance. Les sites existants ont été désignés "Industrie spéciale", pour bien les distinguer des autres types d'aménagement industriel. Il est prévu que les entreprises de ce type, effectuant de la recherche ou utilisant une technologie avancée, se développeront dans la zone d'aménagement; leurs besoins ont donc été prévus dans ce Plan.
[PAR. 2.5.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Les besoins des zones rurales en matière de terrains industriels diffèrent de ceux des zones urbaines. En effet, l'aménagement d'un vaste parc industriel exige l'installation de services urbains n'existant généralement pas dans les zones rurales. Toutefois, certaines entreprises, utilisant parfois des ressources locales telles que les produits agricoles, le bois ou les minéraux, ou assurant un service local, comme le camionnage, la construction et les entreprises d'électriciens constituent un élément nécessaire au milieu rural. En outre, les industries qui ont besoin de beaucoup de terrain pourraient s'installer dans une région rurale.

Il reviendra essentiellement aux municipalités locales de déterminer l'emplacement et les besoins de ce type d'entreprises par le biais de leur plan directeur local et des arrêtés municipaux imposant des limites sur certaines zones. Si une municipalité locale veut désigner d'autres terrains à des fins rurales et industrielles, le Conseil de cette municipalité (lorsqu'il présente un amendement au plan directeur pour approbation) devra justifier le besoin de désigner d'aures terrains, en tenant compte des terrains industriels déjà ainsi désignés mais non aménagés à l'intérieur des limites de la municipalité, de leur répartition et de la demande de terrains industriels non viabilisés.
[PAR. 2.5.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 16 AU PLAN DIRECTEUR, LE 14 JUILLET 1981.]

Pour les villages où tous les services municipaux sont disponibles et où une diversification d'occasions d'emploi est préférable à cause d'une croissance démographique prévue, certaines industries telles que les activités de fabrication, d'entreposage, la vente de matériaux de construction et les organismes effectuant de la recherche scientifique conviendraient. Les industries lourdes ou polluantes ne sont pas souhaitables dans les villages. L'emplacement de ces zones industrielles sera désigné dans les plans directeurs locaux.
[PAR. 2.5.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 4 AU PLAN DIRECTEUR, LE 8 MAI 1978.]

Le Conseil est d'avis que les monopoles fonciers nuiront à la disponibilité et à la sélection de terrains et entraîneront une augmentation des prix demandés pour les terrains prêts pour l'aménagement. Il peut déjà y avoir certaines politiques dans le plan directeur, mais le Conseil considère que la meilleure façon d'atténuer les effets négatifs des monopoles fonciers est: i) de désigner bon nombre de terrains à divers endroits à des fins industrielles, dans le présent Plan directeur, et dans les plans directeurs locaux, ii) de veiller à ce que les municipalités locales s'approprient et aménagent, de façon active et continue, des terrains industriels

dans les aires urbaines et rurales de la Région. L'acquisition et l'aménagement de terrains par les municipalités seront propices à la concurrence et réduiront les possibilités de monopolisation par le secteur privé.
[PAR. 2.5.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDMENT N° 16 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1981.]

En conséquence, le Conseil:

(1) désigne par "Industrie générale" ou "Industrie spéciale", à l'Annexe "B", les terrains qui devront d'abord être consacrés aux aménagements industriels;

(2) pourra approuver des plans directeurs locaux désignant par "Industrie spéciale" des terrains désignés "Industrie générale" dans le Plan, sans qu'il soit nécessaire d'amender le Plan;

(3) pourra autoriser, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, l'établissement d'entreprises rurales dans des zones figurant à l'Annexe "A" comme "ressources marginales", "village" ou "ressources minérales" là où les études d'ingénierie montrent que les terrains en question ne sont pas viables à des fins commerciales, à moins que l'extraction de minéraux soit essentielle à la fabrication des produits de l'industrie, sous réserve de l'approbation de la municipalité locale;
[PAR. 2.5.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 16 AU PLAN DIRECTEUR, LE 14 JUILLET 1981.]
[PAR. 2.5.4.2(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(4) devra s'assurer, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, que:
[PAR. 2.5.4.2(4) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) les routes régionales, les transports en commun, les services d'adduction d'eau et les égouts permettent les aménagements prévus, à la densité proposée;

ii) les parcs de stationnement, les accès aux voies publiques, les voies internes et l'aménagement paysager proposés sont adéquats dans la mesure où ces services sont de compétence régionale;
[PAR. 2.5.4.2(4)(ii) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 11 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

iii) le projet est compatible avec les aménagements des terrains adjacents;

iv) dans les secteurs non desservis par les canalisations municipales d'eau et d'égouts, l'approbation de systèmes d'adduction d'eau et d'évacuation des eaux-vannes répond aux exigences des autorités compétentes. Des restrictions pourront être imposées aux entreprises, pour n'autoriser que celles dont les activités ne requièrent pas d'eau;

v) les effets néfastes des industries lourdes ou polluantes sont minimisés par le contrôle de leur lieu d'implantation;

vi) il n'y aura aucun risque de déversement de déchets industriels polluants ou contaminants dans les cours d'eau ou dans l'atmosphère;

vii) dans les secteurs non desservis par les canalisations municipales d'eau et d'égouts, les conseils municipaux qui présentent un amendement au plan directeur pour approbation, dont l'objet est de désigner de nouveaux terrains pour des industries rurales, aient justifié le besoin compte tenu de la proportion des terrains désignés industriels mais pas encore aménagés à l'intérieur des limites de la municipalité, de leur répartition et de la demande de terrains industriels non viabilisés.
[PAR. 2.5.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 16 AU PLAN DIRECTEUR, LE 14 JUILLET 1981.]

(5) autorise, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, l'établissement des entreprises (en plus des industries rurales mentionnées dans le paragraphe 2.5.4.2, de la politique n° 3) dans ou à proximité de la zone désignée village à l'Annexe "A", à condition d'avoir des services municipaux disponibles. Aucune industrie lourde ou polluante ne sera permise dans ces zones.
[PAR. 2.5.4.2(6) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 4 AU PLAN DIRECTEUR, LE 8 MAI 1978.]
[PAR. 2.5.4.2(5) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(6) Encourage les municipalités locales à acquérir et aménager, de façon active et continue, des terrains industriels dans les zones urbaines et rurales de la Région.
[PAR. 2.5.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 16 AU PLAN DIRECTEUR, LE 14 JUILLET 1981.]
[PAR. 2.5.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

2.5.4.3 **[Il n'existe pas de paragraphe 2.5.4.3 dans le Plan actuel].**

2.5.4.4. **Les zones commerciales**

2.5.4.4.1 Les zones commerciales en général

Les établissements commerciaux comprennent, entre autres, les magasins et centres commerciaux, les postes d'essence et les autres établissements de vente et de service dépendant de l'automobile. Leur nombre total et leur répartition géographique sont importants car:

- ils fournissent plus de 10% des emplois, et la répartition géographique de l'emploi est l'une des préoccupations de ce Plan;
- ils suscitent, de par leur nature, de nombreux déplacements en automobile et pourraient causer de graves problèmes de transport si leur nombre et leur répartition n'étaient pas contrôlés;
- l'un des objectifs du Plan, concernant l'instauration d'une solide structure commerciale de détail dans la zone centrale, pourrait être contrecarré par l'aménagement incontrôlé d'établissements commerciaux hors de cette zone.

C'est pour ces raisons que fut effectuée une analyse* du développement commercial de la zone d'aménagement. Ses conclusions sont fondées sur les hypothèses suivantes:

- il est possible d'identifier une hiérarchie des centres commerciaux, chaque type ayant un rôle important à jouer. Cette hiérarchie comprend des centres commerciaux régionaux, communautaires et de quartier;

---

*Walter Smith and Company Ltd. **A Study of the Development of Retail Facilities in the Ottawa-Hull Region"** (Étude de développement des commerces de détail dans la région d'Ottawa-Hull).

- la zone centrale a un rôle unique à jouer dans cette hiérarchie, puisqu'elle peut, et devrait, être encouragée à fournir des produits spécialisés et de la marchandise de bonne qualité, à une clientèle nécessairement répartie dans toute la zone métropolitaine;*

- les comportements futurs de la clientèle peuvent être déterminés à partir des prévisions qui ont été faites sur la démographie, le niveau de revenu disponible et la structure des transports, à partir des habitudes de la clientèle actuelle et en évaluant le volume de ventes nécessaire, par pied carré de superficie commerciale, pour atteindre un certain niveau de saturation commerciale;**

- il est préférable d'atteindre le niveau de saturation commerciale que de se trouver à des niveaux d'insuffisance ou d'excédent.

L'analyse a essentiellement porté sur les besoins et la répartition géographique futurs des centres commerciaux régionaux, car:

- les centres commerciaux régionaux les plus importants, regroupant deux grands magasins ou plus et offrant un choix varié de vêtements, de meubles et d'autres biens de consommation, concurrencent plus directement les commerces de détail de la zone centrale;

- les centres commerciaux communautaires et de quartier, essentiellement destinés à offrir des articles et des services de nécessité quotidienne (les produits alimentaires notamment), sont plus dispersés et concurrencent peu les commerces de détail de la zone centrale.

Les principales conclusions de cette enquête, qui ont été incorporées au Plan, prévoient:

- l'expansion de la superficie consacrée aux commerces de détail dans la zone centrale;

- la possibilité de créer deux nouveaux centres commerciaux régionaux à l'intérieur de la ceinture de verdure, pendant la période de planification;

- la construction de nouveaux centres commerciaux communautaires et de quartier, parallèlement à l'expansion démographique.

[PAR. 2.5.4.4.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET DE LA CAMO, LE 29 OCTOBRE 1981]

---

*On suppose que la zone centrale d'Ottawa continuera à attirer des clients de l'est de l'Ontario et de l'ouest du Québec, et restera le principal district commercial de la région.

**Le niveau de saturation commerciale est atteint lorsque les équipements sont utilisés de manière efficace et adéquate pour répondre aux besoins de la clientèle, tout en produisant un juste bénéfice, sans qu'il soit pour autant nécessaire d'augmenter les prix.

2.5.4.4.2 Les centres commerciaux régionaux

Les centres commerciaux régionaux, comme les centres St-Laurent, Carlingwood et Bayshore, offrent un vaste choix de biens de consommation et concurrencent directement les commerces de détail de la zone centrale. Ils disposent chacun d'au moins 23 225 mètres carrés de surface locative brute et sont établis sur des terrains d'environ 16 hectares, pour fournir suffisamment de places de stationnement, de paysagisme, de zones- tampons et de voies d'accès. De plus, ils peuvent abriter des équipements collectifs tels que des bibliothèques et des cliniques, et leur emplacement peut également servir de point de convergence des voies de transports en commun.

Les calendriers de réalisation et le taux d'expansion des nouveaux centres commerciaux régionaux (soit par la construction de nouveaux centres ou par l'expansion des centres déjà existants) relèvent de plusieurs facteurs, et ces derniers ne seront pas tous nécessairement modifiés en temps voulu. Donc pour toute expansion (sauf les projets de moindre importance) apportée aux centres régionaux existants, le Conseil exigera que les aménagements de ce genre soient justifiés par une analyse du marché pour permettre au Conseil d'en étudier le besoin.
[PAR. 2.5.4.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 1 AU PLAN DIRECTEUR, LE 11 OCTOBRE 1979.]

On a démontré que l'implantation de nouveaux centres commerciaux est nécessaire et que le terrain situé au nord ouest du croisement de la rue Bank et du chemin Hunt Club et le terrain à l'intérieur du secteur de Nepean dans la Communauté urbaine du Sud sont deux autres emplacements qui pourraient répondre aux besoins particuliers du marché. L'emplacement de ce dernier centre commercial régional sera désigné lorsqu'un plan structuré de la communauté même sera ajouté à ce Plan par voie d'amendement. La taille et le calendrier d'aménagement de ces centres commerciaux régionaux ainsi que tout aménagement ultérieur seront déterminés suite à l'analyse des études du marché qui seront proposées au Conseil lorsque les soumissions relatives aux aménagements seront déposées.
[PAR. 2.5.4.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 1 AU PLAN DIRECTEUR, LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 2.5.4.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET DE LA CAMO, LE 29 OCTOBRE 1981]

Étant donné l'ampleur et la densité de la circulation automobile suscité par les centres commerciaux régionaux, il faudra les installer à proximité de sorties d'autoroutes et le long d'artères urbaines importantes. Puisqu'ils constitueront, en outre, des pôles d'attraction au sein de leur secteur, ils devront être situés de manière à être desservis par les transports urbains rapides.

La concentration de la circulation automobile autour des centres commerciaux régionaux obligera le Conseil à en contrôler l'accès et à examiner les besoins qu'ils susciteront en matière de voies routières de réserves et de parcs de stationnement (nombre et localisation) aménagés sur leurs terrains.

En conséquence, le Conseil:

(1) désigne par "Centres commerciaux régionaux", à l'Annexe B, les terrains qui devront d'abord être consacrés à l'aménagement de commerces de détail et de services personnels, au sein de centres commerciaux n'ayant pas moins de 23 225 mètres carrés de surface locative brute. Ils pourront également abriter un nombre restreint de bureaux;

(2) devra s'assurer, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonages et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, que:
[PAR. 2.5.4.4.2(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) les routes régionales, les transports en commun, les services d'adduction d'eau et les égouts permettent les aménagements prévus, à la densité proposée;

ii) les parcs de stationnement, les accès aux voies publiques, les voies internes et l'aménagement paysager proposés sont adéquats, dans la mesure où ces services sont de compétence régionale;
[PAR. 2.5.4.4.2(2)(ii) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 11 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

iii) le projet est compatible avec les aménagements des terrains adjacents.

(3) lorsqu'il envisagera de désigner, à l'Annexe "B", de nouveaux sites destinés à accueillir les futurs centres commerciaux régionaux, devra tenir compte, entre autres,

i) de la superficie du terrain par rapport à l'aménagement proposé;

ii) de la proximité d'équipements de transports, et surtout d'autoroutes et de voies de transports urbains rapides;

iii) de l'impact qu'aura le futur centre sur les aménagements environnants;

iv) de l'impact qu'aura le futur centre sur les commerces de détail de la zone centrale et des autres centres commerciaux.

2.5.4.4.3 Les centres commerciaux communautaires et de quartier

Les centres commerciaux communautaires et de quartier sont essentiellement destinés à offrir des articles et des services de nécessité quotidienne (les produits alimentaires notamment), ainsi que certains vêtements et meubles à des prix modérés. En général, la taille de leur clientèle limite la surface commerciale totale qui pourrait être économiquement utilisée, car ces centres ne s'adressent qu'à un marché restreint.

La préoccupation majeure du Plan est que ces centres ne se transforment pas en centres commerciaux régionaux et qu'ils soient situés de manière à être bien desservis par les transports en commun. Le nombre, la taille et l'emplacement de ces centres seront déterminés par les municipalités locales, conformément à la politique générale du Plan.

Etant donné que les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure doivent accueillir des populations de l'ordre de 100 000 personnes, ce qui est insuffisant pour un centre commercial régional, il est fort vraisemblable que leurs seuls établissements commerciaux seront des centres commerciaux communautaires et de quartier, construits au fur et à mesure de l'accroissement de la demande, à moins que ne soient appliquées des politiques destinées à s'y opposer. Le Conseil estime qu'une telle répartition ne servirait pas l'intérêt des résidents locaux, qui devraient alors se rendre dans des centres commerciaux situés à l'extérieur de leur collectivité pour avoir un choix plus vaste de biens de consommation. Cela ne servirait pas davantage l'intérêt de la collectivité régionale, car certaines activités supplémentaires du centre-ville (services individuels et commerciaux, établissements publics et récréatifs) manqueraient de vitalité. Ceci risquerait de faire échouer la politique visant à encourager la création du plus grand nombre d'emplois possible dans les nouvelles collectivités urbaines. Le Plan prévoit donc de restreindre la superficie commerciale totale des districts résidentiels composant les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure, dans le but de faire du centre de chaque collectivité urbaine le foyer principal du commerce de détail.

En conséquence, et en résumé, le Conseil propose:

(1) que les centres commerciaux communautaires et de quartier occupent de 9 290 à 23 225 et de 2 790 à 9 290 mètres carrés, respectivement, de surface locative brute; qu'ils puissent être construits dans les zones désignées "districts résidentiels" et "zones commerciales importantes", à l'Annexe "B", conformément aux dispositions des plans directeurs des municipalités locales, et qu'ils puissent accueillir un certain nombre de bureaux destinés à répondre aux besoins en services communautaires;

(2) que seuls des centres commerciaux de quartier, occupant de 2 790 à 9 290 mètres carrés de surface locative brute, soient autorisés dans les districts résidentiels des nouvelles collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure. Il sera interdit d'y construire des centres commerciaux plus étendus;

(3) de s'assurer, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, que:
[PAR. 2.5.4.4.3(3) AMENDÉE EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) les parcs de stationnement, les accès aux voies publiques, les voies internes et l'aménagement paysager proposés sont adéquats, dans la mesure où ces services sont de compétence régionale;
[PAR. 2.5.4.4.3(3)(i) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 11 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

ii) les routes régionales, les transports en commun, les services d'adduction d'eau et les égouts permettent les aménagements prévus, à la densité proposée;

iii) les projets sont compatibles avec les aménagements des terrains adjacents.

2.5.4.4.4 Les zones commerciales importantes

Bien que sa préoccupation primordiale concerne l'aménagement des nouveaux centres commerciaux régionaux, le Conseil ne se désintéresse pas d'un certain nombre d'autres zones commerciales d'importance régionale, dont la majorité existent déjà. Les centres commerciaux communautaires très proches les uns des autres, les établissements commerciaux concentrés près des autoroutes et les établissements connexes à celles-ci, ainsi que les établissements commerciaux linéaires, établis le long des rues principales rayonnant autour de la zone centrale, revêtent tous une importance régionale du seul fait qu'ils rassemblent un grand nombre de magasins individuels.

Le Conseil estime que les principaux magasins de détail qui ne s'installeront ni dans la zone centrale, ni dans les divers centres commerciaux, devront s'établir dans ces zones commerciales importantes. Il est prévu que la plupart d'entre eux accueilleront les services commerciaux connexes aux autoroutes, c'est-à-dire les hôtels, les motels, les restaurants, les entrepôts de matériaux de construction, les postes d'essence et les garages. Les centres commerciaux communautaires et de quartier décrits ci-dessus y seront cependant autorisés. Toutefois, ces zones commerciales importantes ne devront pas accueillir un grand nombre d'immeubles de bureaux. Il est en effet préférable que ces derniers aillent s'installer dans les districts de bureaux, les centres de districts et la zone centrale, où leur concentration incitera la population active à utiliser le plus possible les transports en commun, conformément à la politique établie. On pourra cependant autoriser une surface de bureaux limitée dans les zones commerciales importantes, afin de répondre aux besoins locaux.

La préoccupation fondamentale du Conseil à l'égard des zones commerciales importantes est de veiller à ce que les principales artères routières qui les desserviront conservent leur fonction principale, à savoir assurer l'écoulement de la circulation automobile. La multiplication des établissements commerciaux ou le nombre excessif de points d'accès risqueraient, à cet égard, de congestionner les axes

routiers. Il sera donc peut-être nécessaire d'y construire des voies de dégagement, afin de préserver la fonction principale de ces artères et assurer l'accès aux propriétés adjacentes.

En conséquence, le Conseil:

(1) désigne par "Zones commerciales importantes", à l'Annexe B, les terrains devant d'abord être consacrés à l'aménagement de commerces de détail, de centres commerciaux occupant un maximum de 23 225 mètres carrés de surface locative brute, de services commerciaux connexes aux autoroutes et d'un nombre limité de bureaux;

(2) devra s'assurer, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, que:
[PAR. 2.5.4.4.4(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) les routes régionales, les transports en commun, les services d'adduction d'eau et les égouts permettent les aménagements prévus, à la densité proposée;

ii) l'accès aux principaux axes routiers desservant la zone est compatible avec leur fonction, qui est d'assurer l'écoulement de la circulation automobile important;

iii) les aménagements proposés sont compatibles avec les aménagements des terrains adjacents;

iv) lorsque des édifices de bureaux sont prévus ou autorisés, leur surface totale est conforme au principe voulant que les édifices de bureaux ne sont, dans les zones commerciales importantes, qu'un aménagement secondaire et mineur;

v) les parcs de stationnement, les accès aux voies publiques, les voies internes et l'aménagement paysager proposés sont adéquats, dans la mesure où ces services sont de compétence régionale.
[PAR. 2.5.4.4.4(2)(v) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 11 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

2.5.4.4.5 Les centres de district

Les centres de district sont destinés à jouer le rôle de centres de gravité des districts résidentiels environnants. Il est prévu d'y regrouper des édifices de bureaux importants, des commerces de détail, des immeubles résidentiels à forte densité et divers services collectifs, individuels et commerciaux. L'aménagement de centres de district sera l'un des moyens permettant d'atteindre les objectifs du Plan en matière de répartition de l'emploi.

L'intensité des activités dans les centres de district devant être élevée, le choix de leur emplacement et leur calendrier d'aménagement devraient correspondre à l'installation des transports urbains rapides. Quatre centres de district ont été désignés à l'intérieur de la ceinture de verdure, en fonction des itinéraires prévus pour les transports urbains rapides. D'autres centres de district pourront être désignés si la répartition de l'emploi prévue dans le Plan l'exige et si cela augmente le degré d'utilisation et l'efficacité des transports urbains rapides. Les emplacements de ces centres de district seront situés, de préférence, en bordure d'une route principale, pour assurer un accès automobile facile, et à proximité d'une station de transports urbains rapides, afin que le maximum de personnes puissent utiliser ces derniers. La compatibilité de chaque centre de district avec les aménagements des terrains adjacents sera établie en fonction de l'ampleur et de la densité du projet, par rapport aux aménagements des terrains environnants et à la structure du trafic automobile de ce secteur.

[PAR. 2.5.4.4.5 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 14 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

[PAR. 2.5.4.4.5 AMENDÉ EN PARTIE PAR UN DÉCRET DE LA CAMO LE 29 OCTOBRE 1981]

En conséquence, le Conseil:

(1) désigne par "Centre de district", à l'Annexe "B", les terrains devant d'abord être consacrés à l'aménagement de bureaux, de commerces de détail, de projets résidentiels à forte densité et d'organismes publics. La taille des commerces de détail y sera comparable à celle des centres commerciaux communautaires (soit de 9 290 à 23 225 mètres carrés de surface locative brute) sauf dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure, où cette limite pourra être dépassée;
[PAR. 2.5.4.4.5(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 15 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

(2) devra s'assurer, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, que:
[PAR. 2.5.4.4.5(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) les routes régionales, les transports en commun, les services d'adduction d'eau et les égouts permettent les aménagements prévus, à la densité proposée;

ii) les parcs de stationnement, les accès aux voies publiques, les voies internes et l'aménagement paysager proposés sont adéquats, dans la mesure où ces services sont de compétence régionale;
[PAR. 2.5.4.4.5(2)(ii) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 11 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

iii) le projet est compatible avec les aménagements des terrains adjacents.

2.5.4.4.6 Les établissements commerciaux en milieu rural

Il est prévu que les nouveaux établissements commerciaux situés à l'extérieur de la zone urbaine principale seront relativement peu importants, même s'ils constituent un aménagement prédominant en milieu rural. C'est pourquoi le Conseil estime que c'est aux municipalités locales qu'il revient d'en choisir les emplacements, dans le cadre de leur propre planification. Toutefois, ces établissements ne devront pas être construits au hasard mais plutôt faire partie d'ensembles commerciaux. Le Conseil juge également nécessaire d'encourager leur construction à l'intérieur des collectivités, plutôt que le long des routes principales, à l'extérieur de ces collectivités.

En conséquence, le Conseil:

(1) propose que soit autorisée la construction d'établissements commerciaux dans les zones rurales désignées "ressources agricoles", "ressources marginales" ou "village", à l'Annexe "A" du Plan, sous réserve de la politique énoncée au paragraphe 5.6.4, en ce qui concerne l'évacuation des eaux-vannes, et de l'approbation de la municipalité locale;

(2) devra s'assurer, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, que:
[PAR. 2.5.4.4.6(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) les routes régionales, le transport en commun, les services d'adduction d'eau et les égouts permettent les aménagements prévus, à la densité proposée;

ii) les parcs de stationnement, les accès aux voies publiques, les voies internes et l'aménagement paysager proposés sont adéquats, dans la mesure où ces services sont de compétence régionale;
[PAR. 2.5.4.4.6(2) (ii) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 11 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979]

iii) le projet est compatible avec les aménagements des terrains adjacents.

2.5.4.4.7 Zones récréatives-commerciales

Certains terrains de la région près des rivières Rideau et des Outaouais ont une importance particulière en raison des possibilités qu'ils présentent pour les loisirs et de leur beauté naturelle. Le Conseil régional est d'avis qu'ils pourraient être mis en valeur dans une optique commerciale, compte tenu des objectifs suivants:

i) conserver et rehausser la beauté naturelle du secteur;

ii) ajouter aux aménagements récréatifs sur les rives;

iii) sauvegarder toute zone naturelle adjacente;

vi) faciliter l'accès public au rivage.

Les utilisations permises dans une "zone récréative-commerciale" comporteraient des hôtels, motels, restaurants, installations de loisirs passifs et actifs et des utilisations auxiliaires limitées directement liées aux besoins des usagers des installations récréatives. Le Conseil n'entend pas autoriser de centres commerciaux, grands ou petits, ou de magasins de détail non rattachés aux utilisations récréatives à aménager sur les terrains désignés comme "zones récréatives-commerciales".

Par conséquent, le Conseil:

(1) désigne comme "zones récréatives-commerciales" les zones figurant à l'Annexe "B" dont le but principal sera de nature récréative- commerciale. Il s'agira par exemple d'hôtels, de motels, de restaurants et d'installations de loisirs passifs et actifs. Les utilisations auxiliaires limitées directement liées aux besoins des usagers des installations récréatives seront également permises.

(2) lorsqu'il approuvera ou étudiera les plans directeurs locaux, plans de lotissement, subdivisions, arrêtés régionaux portant sur des zones restreintes et plans d'emplacement, ou des amendements à l'un d'eux ou à plusieurs d'entre eux, il s'assurera:

i) que les routes régionales, le service de transport en commun, les services d'eau et d'égout sont adéquats à l'égard de l'utilisation et de la densité proposées;

ii) que le stationnement, l'accès aux routes publiques, les voies de circulation et l'aménagement paysager proposés sont adéquats, dans la mesure où ces éléments sont de compétence régionale, et

iii) que l'utilisation proposée est compatible avec les utilisations adjacentes.
[PAR. 2.5.4.4 AMENDÉ EN ENTIER PAR L'AMENDEMENT N° 17 AU PLAN DIRECTEUR, LE 2 FÉVRIER 1981.]

2.5.4.5. <u>Les autres zones d'aménagement peu intensif</u>

La Région de la Capitale nationale, dont la zone d'aménagement fait partie, se trouve sans doute dans une situation unique au Canada, puisque de vastes secteurs, situés à l'intérieur et autour de la zone urbaine, font partie du domaine public. Une grande partie de ces terrains est encore inutilisée et ceux qui ont été consacrés à des aménagements urbains ont généralement accueilli des équipements à faible degré

d'utilisation, tels que des centres de contrôle de la pollution, des centres d'élimination des déchets et des installations de défense. Ces éléments du domaine public aèrent considérablement la zone urbaine, ce qui manque à beaucoup d'autres villes. Il serait souhaitable que cette situation ne se détériore pas.

La politique prévue pour ces zones est destinée à accorder aux propriétaires des terrains (généralement des organismes publics) une certaine latitude à l'égard des aménagements qu'ils pourront y effectuer sans avoir à en référer au Conseil; cette politique fournit toutefois à ce dernier un cadre d'ensemble en fonction duquel il pourra examiner les propositions qui pourront lui être faites ultérieurement. Cette politique s'articule sur les principes suivants:

- les terrains du domaine public ayant été acquis dans le but primordial de préserver des espaces verts à l'intérieur et autour de la zone urbaine, devront continuer à être utilisés dans ce but. Toutefois, ceci ne signifie pas qu'ils seront automatiquement aménagés en parcs ou en zones de loisirs;

- la création de nouveaux foyers d'emploi importants, ailleurs que dans les lieux prévus dans le Plan, pourrait en miner les objectifs les plus fondamentaux, à savoir l'expansion de l'emploi à l'extérieur de la zone centrale, la création de foyers d'activité correspondant aux foyers d'emploi, dans les banlieues et dans les principales collectivités situées à l'extérieur de la ceinture de verdure, et l'augmentation sensible du nombre d'usagers des transports en commun et, surtout, des transports urbains rapides. Le Conseil tient donc à ce que les zones désignées "Autres aménagements peu intensifs" ne soient pas utilisées pour la création de nouveaux centres d'emploi importants sans son approbation préalable;

- étant responsable des transports en commun et de la majorité des routes principales de la zone d'aménagement, le Conseil doit veiller à ce que les aménagements suscitant des besoins importants en matière de transports ne puissent s'établir dans les zones désignées "Autres aménagements peu intensifs" qu'après une analyse détaillée de ces besoins, en fonction de l'ensemble de la collectivité régionale. Ce genre d'aménagements comprend, par exemple, les zoos et les stades importants;

- lorsqu'un projet prévoit l'urbanisation de terrains désignés "Autres aménagements peu intensifs", il faudra s'efforcer de les remplacer par de nouveaux terrains vacants du domaine public, proches de la zone urbaine, afin de ne pas réduire la superficie totale des terrains réservés aux "Autres aménagements peu intensifs".

En conséquence et en résumé, le Conseil;

(1) désigne par "Autres aménagements peu intensifs", aux Annexes A et B, les terrains devant accueillir des aménagements identiques à ceux qui s'y trouvaient à la date d'adoption du Plan. On pourra y autoriser, sans amendement du Plan, de nouveaux types d'aménagement qui respecteront les caractères généraux de ces zones, à savoir une faible densité et des espaces verts comprennant des sablières, des gravières, des carrières, des mines souterraines et des sablières ou gravières en bordure de route, mais on ne pourra y aménager des centres d'emploi importants sans amendement à ce Plan. Si un projet d'aménagement risque, selon le Conseil, d'engendrer une circulation importante, sa réalisation nécessitera l'amendement du Plan;
[PAR. 2.5.4.5(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 31 AU PLAN DIRECTEUR, LE 27 DÉCEMBRE 1984]

(2) encouragera le remplacement des terrains désignés "Autres aménagements peu intensifs" qui accueilleraient des aménagements urbains après l'adoption du Plan.

(3) estime que dès l'épuisement et la cession du permis d'exploitation d'une sablière, d'une carrière, d'une mine souterraine, d'une sablière ou gravière en bordure de route, les utilisations permises doivent être régies par la politique (1) sauf que les plans directeurs locaux pourront prévoir que l'espace créé par les mines souterraines puisse servir à des utilisations supplémentaires, sous réserve, entre autres exigences, qu'il soit satisfait aux exigences de la région en matière d'élimination des déchets et d'adduction d'eau, d'égouts, de routes et de transports publics.

[PAR. 2.5.4.5 (3) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 31 AU PLAN DIRECTEUR, LE 27 DÉCEMBRE 1984]

PARTIE 3

3.0 LES TRANSPORTS ET SERVICES PUBLICS

3.1 LES TRANSPORTS

3.1.1 LES PERSPECTIVES

3.1.1.1 Les buts et les objectifs

L'objectif fondamental du Plan, comme l'indique la Partie 1, est d'organiser un système de transport sûr, pratique et efficace, s'articulant sur la notion de transports en commun, et accessible à toutes les personnes et à toutes les marchandises, tout en perturbant le moins possible l'environnement. Cet objectif reflète l'orientation générale qui sera suivie pour l'aménagement des services de transport régionaux et pour l'élaboration des stratégies requises. Il comporte cependant beaucoup de principes contradictoires. En particulier, les critères de sécurité et de commodité contrecarrent souvent le désir de perturber le moins possible l'environnement. De tels conflits surgissent également au sein des objectifs particuliers définis au tableau no 1.1. Il faudra donc faire un grand nombre de compromis entre des objectifs contradictoires, pour atteindre les buts fixés en matière de transport. Or, le système de valeurs qui influence ces compromis, et donc les solutions les meilleures, varie selon l'époque. C'est pourquoi les objectifs fixés en matière de transport visent plutôt à orienter l'aménagement du système qu'à imposer une solution unique.

3.1.1.2 Les tendances actuelles et leurs conséquences

Si la zone d'aménagement atteint un niveau démographique de 1 million de personnes, les besoins qui en résulteront en matière de transports devront être satisfaits conformément aux objectifs formulés dans ce domaine.

Le nombre de déplacements effectués dans la zone d'aménagement augmente beaucoup plus rapidement que la population ou l'emploi. Par exemple, entre 1963 et 1972, la population de la zone d'aménagement a augmenté d'environ 25% et le nombre de déplacements de plus de 50%. Pendant la même période, le nombre d'automobiles y est passé de 0,24 à 0,34 par personne, soit une augmentation de 45%, alors que le degré d'utilisation des transports en commun augmentait de moins de 10%, soit un taux inférieur à la moitié du taux de croissance démographique de la zone

d'aménagement. Si cette tendance devait se poursuivre, les transports en commun n'assureraient plus que 5% du nombre total de déplacements quotidiens, à la fin de la période de planification.

Ces tendances sont manifestement incompatibles avec l'objectif du Plan, qui est d'aménager un système de transport s'articulant sur la notion de transports en commun. Elles sont également incompatibles avec les autres objectifs suivants: "... minimiser les risques d'exposition à des phénomènes néfastes, ... minimiser la perturbation des collectivités existantes ... contrôler la pollution de l'environnement, sous toutes ses formes, et ... assurer l'expansion de la Région pour obtenir, avec un minimum de coûts, un maximum d'avantages sociaux, en fonction de sa capacité financière à répondre aux besoins identifiés".

Ces incompatibilités primaires étant parfaitement admises, on essaie actuellement de trouver à certains problèmes de transports des solutions extérieures à ce domaine, telles que l'étalement des horaires de travail, la mise en commun d'automobiles ou l'élimination du stationnement gratuit. Même si elles sont importantes, du fait de leurs résultats positifs, ces mesures demeurent incomplètes car elles laissent de côté deux questions fondamentales. D'une part, même si elles facilitent la circulation des automobiles et des transports en commun aux heures de pointe, elles n'augmentent pas nécessairement le degré d'utilisation de ces derniers*. D'autre part, elles ne tiennent aucun compte de la limitation des ressources énergétiques. Même si les prévisions indiquent que le Canada demeurera, jusqu'à la fin du siècle, l'un des rares pays riches en pétrole du monde industrialisé, et donc que ses habitants ne seront pas obligés d'avoir recours aux transports en commun de manière aussi intensive que dans beaucoup d'autres pays, les ressources pétrolières n'en demeurent pas moins limitées, alors que la capacité de l'homme à les consommer semble illimitée. Mais le Canada n'aura sans doute pas à faire face à une crise énergétique aussi grave que les autres pays industrialisés, et il est donc peu probable que les pénuries de pétrole y soient suffisamment graves pour imposer à un grand nombre de citoyens l'utilisation des transports en commun; il est également peu probable que les graves difficultés des autres pays dans ce domaine aboutissent à la découverte d'autres sources d'énergie pour l'automobile privée. Puisqu'aucune de ces situations n'aura pour effet d'accroître substantiellement le degré d'utilisation de nos transports en commun, il est impératif que ceux-ci soient développés de manière autonome, afin d'aménager un réseau de transports urbains viable et attrayant. Si rien n'est fait dans ce sens, les moyens de transport privés continueront à se multiplier et l'automobile restera le principal moyen de transport urbain.

---

*L'étalement des horaires de travail améliore la qualité des services de transport, en diminuant leur saturation, ainsi que leur rentabilité, en diminuant les heures d'affluence. Cependant, cette mesure a aussi pour effet de réduire les embouteillages et donc d'augmenter la circulation automobile.

3.1.1.3 **Les transports et le développement régional**

Les équipements de transport, qu'il s'agisse des routes ou des transports publics, constituent un élément fondamental de tout plan d'aménagement régional. Il est en effet possible de les utiliser pour accélérer ou ralentir la croissance de tel ou tel secteur de la Région. Par contre, l'implantation d'un projet d'aménagement dans un secteur plutôt que dans un autre risque d'y rendre la circulation plus difficile; des problèmes graves pourraient alors se poser si l'on se voyait forcer de construire d'importants équipements de transport dans les zones déjà urbanisées.

La structure d'ensemble proposée par ce Plan pour l'aménagement de la zone d'aménagement doit répondre à plusieurs objectifs. En matière de transports, elle vise à équilibrer l'offre et la demande en équipements, de manière à minimiser les besoins en autoroutes urbaines et à éviter toute influence néfaste, sur les plans social et écologique.

Ces préoccupations se reflètent dans la politique d'emploi élaborée pour la zone centrale; en effet, une concentration excessive risquerait de perturber gravement les zones résidentielles du noyau urbain. Par ailleurs, de graves problèmes de transport se posant dans le couloir de l'est, la population de la collectivité urbaine de l'est devra être limitée à 75 000 personnes, selon le principe voulant que de nouveaux projets d'aménagement ne pourront être autorisés là où ils exigeront des solutions exceptionnellement coûteuses et perturbatrices en matière de transports.
[PAR.3.1.1.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 48 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 3.1.1.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Ces deux décisions illustrent le caractère prédominant que peuvent revêtir les questions de transports en matière de politiques d'aménagement régional. Il arrive également que l'aménagement de services de transport adéquats pose certains problèmes, financiers ou autres, qui doivent être évalués en fonction d'objectifs plus importants. Toutefois, lorsque la satisfaction des besoins en matière de transports se heurte à des difficultés, les solutions sont généralement coûteuses, sur les plans physique, social et écologique. Par exemple, le coût d'aménagement de services régionaux d'adduction d'eau et d'égoûts est généralement le dixième, et parfois même le vingtième, de celui des équipements de transport. Dans d'autres cas, des solutions séduisantes en matière de transports peuvent contrecarrer les objectifs fixés dans d'autres domaines. C'est ce qui se produit lorsque des plans basés sur l'aménagement de transports urbains rapides et l'implantation de projets à densité élevée à proximité immédiate des stations, ne prévoient aucun aménagement, ou un aménagement minime, entre ces dernières. De telles options accroissent sans doute le degré d'utilisation des transports en commun mais réduisent la variété des types d'habitations, abaissent le niveau général de bien-être, perturbent les zones déjà aménagées, qui doivent être rénovées,

et aboutissent à des projets difficiles à réaliser. Par contre, les transports urbains rapides peuvent être conçus de manière à regrouper l'emploi, la population et certains types d'activités, afin d'améliorer la structure urbaine globale de la zone d'aménagement. C'est pourquoi la planification des transports urbains rapides devra reposer sur une nouvelle analyse détaillée des rapports existant entre les transports et la structure urbaine.

3.1.1.4 Les transports en commun

Au cours des dernières années, le système régional de transport en commun s'est fortement amélioré suite à l'augmentation des niveaux de service et des subventions. Le programme d'innovation des services d'exploitation, par exemple, les voies réservées aux autobus sur les rues principales, l'expansion des routes, l'augmentation de la fréquence des services, la signalisation des priorités, a permis d'atteindre un niveau d'utilisation du transport en commun qui se situe à un des niveaux les plus élevés de tous les systèmes de transport en commun par autobus en Amérique du Nord. Toutefois, de telles mesures améliorent relativement peu la vitesse de circulation ou l'efficacité du transport en commun surtout pour les déplacements de longue distance puisque la vitesse de circulation sur les rues principales est limitée à un maximum de 20 km h.

L'atteinte des objectifs du Plan directeur dans le domaine des transports exige une augmentation du nombre d'usagers du transport en commun à un niveau supérieur à celui de la plupart des réseaux de transport en commun rentables en Amérique du Nord. Afin de conserver à la hausse le nombre des usagers à des coûts correspondants aux moyens financiers de la collectivité, il est nécessaire de mettre en place rapidement un système de transport en commun rapide qui offrira un niveau de service supérieur à celui offert par le système actuel. Un tel système se retrouve alors en concurrence réelle et directe avec l'automobile particulière, surtout pour les déplacements sur de longues distances.

En tenant compte de la situation actuelle dans les domaines de la technologie, des coûts, de la possibilité de financement, ainsi que des droits de passage présentement de propriété publique, la construction de "couloirs" offre, en ce qui a trait aux coûts, la stratégie la plus efficace d'implantation d'un système de transport en commun rapide dans la Région tant que le niveau démographique n'aura pas atteint 750 000 personnes.

Les couloirs sont, de fait, un réseau de droits de passage séparés et réservés au transport en commun rapide dans les corridors menant au secteur central, en accordant la priorité au transport en commun dans les rues qui jalonnent la zone centrale. Une phase ultérieure du développement du réseau de transport en commun rapide pourrait inclure une section souterraine traversant la zone centrale.

L'étude des possibilités qu'offre présentement la technologie du transport en commun rapide à forte ou moyenne capacité permet de tirer les conclusions suivantes: les autobus, y compris les autobus articulés et les trolleybus, ou les tramways rapides (LRD) offrent les technologies les plus pertinentes pour l'exploitation des couloirs de transport en commun.

Les autobus seront constamment un élément essentiel du système de transport en commun dans la zone d'aménagement. D'ici la mise en place d'un système de transport en commun en site propre, les autobus seront la seule forme de transport en commun disponible et les améliorations des services d'exploitation exigeront un programme continu d'innovations, par exemple, les voies réservées aux autobus et la signalisation en priorité pour les autobus.
[PAR. 3.1.1.4 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 7 AU PLAN DIRECTEUR, LE 6 OCTOBRE 1980.]

3.1.2 LES BESOINS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENT

3.1.2.1 Les types de déplacements

Les déplacements effectués par les résidents de la zone d'aménagement varieront en fonction de l'évolution de leurs besoins et des possibilités qui leur sont offertes. C'est pourquoi toutes les prévisions pouvant être faites dans ce domaine demeurent imprécises et doivent être régulièrement analysées et mises à jour. Il est toutefois nécessaire d'en faire, afin que le Plan puisse déterminer les besoins futurs dans plusieurs domaines, notamment les transports en commun et les routes et équipements connexes; en outre, ceci est particulièrement important pour pouvoir réserver à l'avance les terrains sur lesquels ces équipements seront aménagés. L'absence d'une telle planification nuirait à la commodité et à la sécurité des déplacements et, par ailleurs, les collectivités s'en trouveraient perturbées.

Dans le cadre du Plan, l'évaluation du nombre de déplacements prévus doit nécessairement se baser sur une zone d'analyse comprenant à la fois la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et la Communauté régionale de l'Outaouais.

On a calculé que la moyenne des déplacements individuels effectués quotidiennement dans la zone étudiée, en 1971, atteignait le chiffre de 1,2 million. On prévoit que ce chiffre passera à 3,2 millions.
[PAR. 3.1.2.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Cette augmentation proviendra essentiellement des prévisions de croissance en matière de population et d'emploi et, dans une moindre mesure, de l'évolution

prévue des types de déplacements. Ces trajets, effectués chaque jour pour de multiples raisons, concernent les mouvements de personnes et de marchandises, entre les zones résidentielles, les zones d'emploi, les zones industrielles et les centres d'activités spéciales. Le tableau n° 3.1, qui en fait un bref exposé selon le type, constitue la base même des politiques et désignations formulées dans le Plan. Les types de déplacement sont définis en fonction des points de départ et d'arrivée, de la manière suivante:

- Domicile-travail - il s'agit des déplacements effectués du domicile au lieu de travail, et vice-versa.
- Domicile-école - il s'agit des déplacements effectués du domicile à l'école, et vice-versa.
- Domicile-affaires - il s'agit des déplacements effectués du domicile à la banque, chez le dentiste etc ... et vice-versa.
- Domicile-loisirs (et autres) - il s'agit des déplacements effectués du domicile au cinéma, chez des amis, etc ... et vice-versa.
- Intermédiaires - il s'agit des déplacements effectués du lieu de travail au restaurant, du restaurant à la banque etc ... et qui ne sont pas rattachés au domicile.
- Internes - il s'agit des déplacements dont les points de départ et d'arrivée sont situés à l'intérieur de la zone étudiée.
- Externes - il s'agit des déplacements dont seul le point de départ ou seul le point d'arrivée est situé à l'intérieur de la zone étudiée, et des déplacements dont ni le point de départ ni le point d'arrivée n'est situé à l'intérieur de la zone étudiée (déplacements de transit).

Tableau nº 3.1
Déplacements prévus

Type de déplacement	Jour de semaine moyen 24 heures (100%)		Heures de pointe[a] (12% de 24 heures)		Heures d'affluence en dehors des heures de pointe[b] (8% de 24 heures)	
	Déplacements[c] individuels	%	Déplacements individuels	%	Déplacements individuels	%
Domicile-travail	1 184 000	33	251 000	56	28 000	10
Domicile-école	224 000	6	13 000	3	4 000	1
Domicile-affaires	516 000	14	45 000	11	52 000	19
Domicile-loisirs (et autres)	765 000	21	49 000	11	130 000	48
Intermédiaires	655 000	18	54 000	12	37 000	14
Internes (total)	3 344 000	92	412 000	93	251 000	92
Externes	276 000	8	33 000	7	21 000	8
Total	3 620 000	100%	445 000	100%	272 000	100%

[a] Il s'agit des heures les plus chargées de la journée, ce sont généralement les heures de pointe du matin ou de l'après-midi, soit de 7 à 9 heures, et de 16 à 18 heures, selon le lieu choisi
[b] Il s'agit des heures les plus chargées de la journée en dehors des heures de pointe définies ci-dessus.
[c] Un déplacement individuel est un déplacement effectué par une personne, entre un point de départ et un point d'arrivée, c'est-à-dire du domicile au lieu de travail, du lieu de travail à un magasin, etc. Un trajet du lieu de travail au domicile, interrompu par un arrêt dans un magasin, représente deux déplacements individuels, soit du lieu de travail au magasin et du magasin au domicile

La nature et l'emplacement des équipements nécessaires à la satisfaction des besoins en matière de transports dépendront de la répartition géographique de chaque type de déplacement. Ainsi, les transports en commun sont mieux adaptés aux déplacements de travail qu'aux autres types de déplacements, pour les raisons suivantes:

- les déplacements de travail ont pour destination des zones d'emploi, lesquelles sont relativement plus concentrées que les zones commerciales ou les zones de services individuels, par exemple;
- les déplacements de travail sont effectués de manière beaucoup plus régulière que les autres;
- les déplacements de travail impliquent des temps de roulement plus long que les autres, c'est-à-dire que le délai entre l'arrivée et le départ est tel qu'il nécessite une période de stationnement très longue si le déplacement est effectué en automobile.

En contrepartie, les autres types de déplacements sont effectués vers des destinations beaucoup plus dispersées; en outre, ils sont moins fréquents et moins réguliers, comprennent parfois le transport de colis et de paquets, et impliquent des temps de roulement plus cours, donc des frais de stationnement moins élevés. Pour ces raisons, il semble difficile d'orienter un nombre important de déplacements de ce type vers les transports en commun.

Ceci signifie que les transports en commun seront aussi nécessaires que les équipements routiers pour assurer les différents types de déplacements, et que les besoins en ce domaine augmenteront au fur et à mesure de l'accroissement de la population et de l'emploi dans la zone d'aménagement. Le Plan identifie et localise les équipements requis pour assurer les divers types de déplacements, en fonction de la structure globale de ses buts et objectifs.

Une plus grande utilisation des transports en commun dépend de la création de systèmes et équipements adéquats, de la mise en oeuvre de politiques complémentaires d'occupation des sols et d'une modification radicale de l'attitude du public à l'égard des transports en commun. Il n'est pas possible de prévoir les conséquences globales de ces divers changements. C'est donc à partir des directives fixées pour l'utilisation des transports en commun dans certaines zones critiques qu'il a été convenu d'aménager les futurs équipements de transport, dans le cadre du Plan. La carte n° 5 indique les directives fixées pour les heures de pointe de l'après-midi, et les compare avec le degré d'utilisation des transports en commun en 1971. Bien qu'elles ne soient ni des objectifs ni des prévisions exactes ni des limites maximales pour le degré d'utilisation des transports en commun, ces directives impliquent un nombre élevé de déplacements effectués par ce mode de transport. Par exemple, 80% des employés se rendant de leur domicile à leur lieu de travail dans la zone centrale devront utiliser les transports en commun si l'on entend respecter les directives de la carte n° 5.

3.1.2.2 La zone centrale

C'est dans la zone centrale et les districts intra-urbains que les problèmes de transport sont les plus aigus. Ceci est dû non seulement au grand nombre de déplacements qui en proviennent ou qui y aboutissent, mais aussi à ceux qui sont obligés de les traverser. Ces derniers, appelés déplacements de transit, aggravent les encombrements et perturbent les collectivités intra-urbaines; ils sont causés essentiellement par la concentration, dans la zone centrale, des ponts de la rivière des Outaouais et par l'absence de voies de détournement.

Le nombre de déplacements effectués à destination ou en provenance de la zone centrale dépend principalement du nombre d'emplois offerts dans cette zone. Même si la proportion de ces derniers, par rapport au nombre total d'emplois offerts dans la zone d'aménagement, est censée baisser de 34% à 22% environ, leur nombre absolu devrait quand même augmenter pour passer de 68 000, en 1971, à 100 000 environ. Si l'on inclut dans ces calculs les zones métropolitaines d'Ottawa et de Hull, le nombre total d'emplois devrait passer de 107 000, en 1971, à environ 198 000 (147 000 pour Ottawa et 61,000 pour Hull), soit une augmentation de 85%. Les besoins qui en résulteront en matière de déplacements à destination et au travers de la zone métropolitaine seront donc très importants et se répercuteront sur les transports en commun et les équipements routiers. L'importance de ces besoins est donc le principal

facteur à partir duquel sera définie la taille souhaitable de la zone centrale. Toute analyse de rentabilité montrerait que le dépassement du niveau d'emploi proposé aurait très certainement des conséquences coûteuses et perturbatrices, alors que ses avantages resteraient très incertains.

Le Conseil estime donc que le niveau d'emploi de la zone centrale doit être conforme aux objectifs fixés pour atteindre un niveau d'utilisation des transports en commun correspondant aux directives formulées et à l'aménagement des équipements routiers mentionnés aux Annexes "C" et "D". Si tel n'était pas le cas, les collectivités résidentielles établies dans le secteur intra-urbain seraient gravement perturbées.

3.1.2.3 Les transports urbains rapides

Pour éviter des travaux massifs de voirie, il faudra accroître l'utilisation du transport en commun. L'étape la plus importante à cet égard sera d'implanter un réseau de transport en commun rapide comme la base d'un meilleur service de transport en commun dans tous les secteurs urbains de la zone d'aménagement.

L'efficacité du système de transport dépend de la structure globale des routes primaires et des couloirs des transports urbains rapides, plutôt que de leurs tracés particuliers. Les critères d'évaluation et d'optimisation du rendement des transports urbains rapides sont les suivants:

- tous les éléments du système devront être réalisables sur les plans physique, social, écologique, esthétique et économique;
- il faut limiter le nombre de voies de transports urbains rapides si l'on veut bénéficier des avantages financiers et autres offerts par les transports en commun;
- le système devra répondre à la demande et pallier les lacunes existant à cet égard, d'autant plus que les autres critères ne constituent que des "stimulants" ou des "freins" à la satisfaction ce critère de base;
- afin de répondre aux objectifs du Plan, le système devra être conçu de manière à desservir adéquatement la zone centrale, dans toutes les directions et en liaison avec les collectivités urbaines prévues;
- le système devra desservir le plus grand nombre possible de centres d'activités;

- le système devra être opérationnellement réalisable, selon divers modes de fonctionnement;

- les objectifs du Plan impliquent un service de haute qualité, ce qui requiert des trajets de courte durée entre les stations et les points de départ et d'arrivée, ainsi que des voies directes entre les stations et les terminus;

- le système devra être le complément de tous les autres moyens de transports, en commun et privés, afin que l'on parvienne à un ensemble fonctionnel intégré;

- le système devra être lui-même un ensemble intégré, afin de desservir toute la zone;

- le système devra se prêter à un aménagement par étapes, selon un certain ordre de priorité;

- le système devra permettre l'expansion de ses services et de sa capacité opérationnelle;

- le système devra, dans la mesure du possible, emprunter des voies pourvues de droits de passage, afin de minimiser les coûts et les effets perturbateurs; ce critère ne devra toutefois pas avoir priorité sur la nécessité d'assurer des services de qualité et d'utilisation maximums.

Compte tenu de ces critères et de la demande en matière de déplacements, dans la zone d'aménagement et au-delà de la rivière des Outaouais, les couloirs de transport en commun figurant à l'Annexe "E" sont recommandés pour former le cadre détaillé des couloirs sud-est, ouest, sud-ouest et est et de celui du secteur central. Il est recommandé d'utiliser le couloir illustré à l'Annexe "E" pour constituer le cadre d'établissement et d'évaluation des autres voies rapides pour le transport en commun à l'intérieur du couloir nord (interprovincial). Il est prévu que le réseau de transport en commun rapide sera prolongé sous peu pour desservir les nouvelles communautés urbaines au-delà de la ceinture de verdure.
[PAR. 3.1.2.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 19 AU PLAN DIRECTEUR, LE 14 OCTOBRE 1981.]

3.1.2.4 **Les routes**

Comme l'indiquent les paragraphes ci-dessus, les transports en commun ne peuvent répondre qu'à une partie des besoins de la zone d'aménagement en matière de déplacements, d'où la nécessité de construire d'autres routes. Conformément aux objectifs du Plan, il conviendra d'éviter, dans la mesure du possible, de construire de nouvelles autoroutes urbaines. La satisfaction des besoins

routiers de la zone d'aménagement devra donc reposer sur les artères routières. Toutefois, une telle politique comporte certaines contraintes et on aura besoin de quelques nouveaux équipements à forte capacité là où les artères routières existantes et les droits de passage sont insuffisants ou inexistants. Ces améliorations devront être planifiées dans le cadre de la structure globale du réseau routier principal, puisque l'efficacité de ce dernier dépendra plus de cette structure globale que du tracé des voies. En ce qui concerne les routes primaires, les critères d'évaluation et d'optimisation du rendement du système proposé sont les suivants:

- les innovations et les améliorations du système devront être réalisables sur les plans physique, social, écologique, esthétique et économique;
- le système devra être conçu de manière à assurer le maximum de déplacements au moyen d'un minimum d'équipements, nouveaux ou améliorés;
- le système devra utiliser au mieux les équipements existants, afin de minimiser les besoins en routes supplémentaires;
- le système devra être adapté à la structure de croissance prévue et aux autres éléments du Plan;
- le système devra pouvoir répondre à la demande prévue en matière de déplacements et, dans la mesure du possible, assurer l'écoulement du trafic détourné de la zone centrale et des autres secteurs déjà aménagés;
- le système devra desservir les principaux centres d'activités;
- le système devra être opérationnellement réalisable, ce qui s'applique à la fois à sa structure d'ensemble et à chacun de ses éléments;
- les nouveaux éléments du système devront compléter les éléments existants ou déjà prévus, de façon à constituer un ensemble intégré desservant toute la zone;
- le système devra, dans la mesure du possible, emprunter des voies pourvues de droits de passage, afin de minimiser les coûts et les effets perturbateurs;
- le système devra permettre aux usagers d'emprunter les voies les plus pratiques et les plus directes entre leurs points de départ et d'arrivée;
- le système devra assurer une sécurité maximale en réduisant le nombre de secteurs dangereux et en séparant les déplacements de longue distance et de transit des déplacements locaux et de courte distance;

- le système devra se prêter à un aménagement par étapes, selon un certain ordre de priorité;

- le système devra pouvoir être agrandi.

Étant donné que les systèmes prévus ne suffiront pas à répondre à certains besoins, il sera nécessaire de construire des ponts à plusieurs voies sur la rivière des Outaouais, à proximité des rapides Deschênes, à l'ouest, de "Kettle Island", à l'est, et de la rivière Rideau, au sud de la rue Heron. La carte n° 7 indique comment les ponts seront reliés aux principaux axes routiers. Ces emplacements, examinés en fonction des critères ci-dessus, montrent que le "système périphérique", figurant sur la carte n° 7, constitue le nouvel élément du réseau routier primaire (Annexes "C" et "D") le mieux adapté aux itinéraires empruntés par les résidents de la zone d'aménagement. Les routes d'appoint figurant sur ces Annexes assurent ainsi l'existence d'un système global de routes primaires, dans toute la zone d'aménagement, adapté aux besoins prévus en matière de déplacements routiers, sous réserve des restrictions prévues au paragraphe 3.1.2.6.

3.1.2.5 **Les déplacements externes**

Les déplacements externes ne constituent pas un problème fondamental dans la zone d'aménagement. Même si l'on prévoit une croissance considérable dans ce domaine, croissance qui risque d'ailleurs d'être limitée par la pénurie de ressources énergétiques et par l'augmentation de leurs prix, on s'attend à ce que 7 à 8% seulement des déplacements quotidiens aient leur point de départ ou d'arrivée à l'extérieur de la zone étudiée et que 1% seulement soient des déplacements de transit, c'est-à-dire dont les points de départ et d'arrivée sont situés à l'extérieur de la zone étudiée. De plus, la majorité de ces déplacements externes seront directement orientés vers la zone urbaine située à l'intérieur de la ceinture de verdure; ils ne pourront donc faire qu'un usage limité des voies de détournement. Toutefois, ajoutés aux déplacements effectués entre les collectivités urbaines, ces déplacements externes justifieront la création, d'ici la fin de la période de planification, d'une rocade autoroutière extérieure, entre l'autoroute 417 est et l'autoroute 417 ouest. Cette rocade s'intégrera alors à la transcanadienne et constituera l'aboutissement logique de l'autoroute provinciale 416.

Les trains de banlieue peuvent également assurer une partie des déplacements externes. Malheureusement, la mise en oeuvre de cette solution dans la zone d'aménagement se heurte à trois obstacles. Premièrement, les voies ferrées qui existaient dans la zone centrale d'Ottawa ont été enlevées; il faudrait donc soit les réinstaller, soit trouver d'autres moyens de liaison entre la gare d'Ottawa et la zone centrale. Cette dernière solution serait peu avantageuse car les correspondances impliquent un prolongement de la durée des déplacements et une diminution de la qualité des services, pénalisant ainsi tout système de

trains de banlieue susceptible d'être aménagé dans la zone centrale. Cette double pénalité diminue l'intérêt du système pour les usagers et, en conséquence, sa viabilité. Deuxièmement, le nombre de déplacements en provenance de l'extérieur de la zone d'aménagement est peu élevé*. Troisièmement, l'amélioration des voies ferrées et du système de signalisation exigerait des investissements considérables si l'on veut mettre en place un service adéquat de transport de voyageurs. La combinaison de ces trois facteurs plaide donc contre la solution offerte par les trains de banlieue et en faveur de l'adoption d'une solution plus souple et moins coûteuse, telle que les autobus de banlieue, dont le nombre peut être augmenté en fonction de l'accroissement de la demande. Toutefois, un service de trains de banlieue pourra être aménagé si la demande est assez importante pour justifier les investissements financiers nécessaires.

3.1.2.6 **Les limitations des propositions**

Même si le Plan comporte, en ce qui concerne le transport dans la zone d'aménagement, des propositions conformes aux objectifs formulés pour la création d'un système articulé sur la notion de transports en commun, ces propositions ne suffiront pas à répondre à l'accroissement des besoins dans ce domaine, d'ici la fin de la période de planification. Leur portée devra cependant permettre de protéger les propriétés incluses dans les couloirs identifiés et d'élaborer la structure de planification et de conception des améliorations à apporter au système de transport d'ici 1995 environ. Pendant cette période, il faudra prévoir des stratégies et des plans appropriés pour la période suivante.

A mesure que la population de la zone d'aménagement approchera du chiffre de 900 000 personnes, les stratégies du Plan relatives aux transports en commun et aux artères routières se révéleront de moins en moins capables de répondre à l'ensemble des besoins de déplacement dans la zone d'aménagement. A mesure que de nouveaux projets d'aménagement seront réalisés et que la population approchera du chiffre de 1 million de personnes, il faudra encore améliorer et multiplier les équipements prévus dans ce Plan en matière de transport, si l'on veut répondre aux besoins dans ce domaine. En l'absence de telles mesures, on assistera à des modifications importantes dans le domaine du travail, de l'éducation et des modes de vie. La multiplication des encombrements entraînera une détérioration générale du milieu urbain. Cependant, ces modifications, comme beaucoup d'autres, résulteront essentiellement de l'insuffisance du système et, en conséquence, de l'encombrement des routes principales et des transports en commun. La cause fondamentale de cet encombrement sera la poursuite de l'expansion dans la zone d'aménagement; il est cependant évident qu'au cours des prochaines années, des décisions seront prises,

---

*Selon les premières prévisions, le nombre de déplacements individuels aux heures de pointe entre Anrprior, Carleton Place, Kemptville et la zone centrale d'Ottawa serait respectivement de 50, 100 et 150 d'ici la fin de la période de planification.

consciemment ou par défaut, qui détermineront le type de croissance de la zone d'aménagement au-delà du niveau de 900 000 personnes. Si la croissance se poursuit au-delà de ce niveau, conformément au Plan, il faudra soit construire de nouveaux équipements de transport importants dans la zone urbaine existante (équipements qui ressembleront beaucoup aux autoroutes urbaines), soit que les résidents acceptent une aggravation progressive de la circulation et un déclin parallèle de la qualité du milieu urbain.

Ces préoccupations sont très importantes car le besoin de se déplacer naît du désir de participer aux activités sociales et économiques et reflète le mode de vie et l'environnement choisis par les résidents d'aujourd'hui et de demain. En conséquence, leur participation aux activités économiques et sociales dépend directement de la satisfaction de la demande qui en résulte en matière de déplacements. Faute de répondre adéquatement à cette demande, le nombre et la nature des activités en question s'en trouveront limités.

3.1.2.7 L'administration et la coordination

La satisfaction des besoins en matière de déplacement exige l'aménagement d'équipements adéquats pour assurer le transport des personnes et des marchandises, ainsi que l'aménagement de gares de correspondance et d'arrivée. Pour que le système de transport soit efficace, il faut que les équipements soient adaptés à la nature et à l'ampleur de la demande et qu'ils puissent fonctionner sans heurts et de manière coordonnée. Etant donné que ces équipements relèvent et relèveront de divers gouvernements et organismes, à l'intérieur de la zone d'aménagement ou dans des secteurs adjacents à celle-ci, il est important que le Conseil prenne toutes les mesures qui ressortissent à sa compétence afin de coordonner la planification, la réalisation et l'exploitation de l'ensemble du système de transport dans la zone d'aménagement.

3.1.2.8 Les intentions du Conseil

En résumé, le Conseil:

(1) devra répondre aux divers besoins de déplacement en aménageant des transports en commun et des équipements routiers dont la sécurité, la souplesse et l'impact économique et socio-écologique auront été pris en considération;

(2) autorisera la réalisation de projets d'aménagement dans la mesure où le secteur d'implantation pourra être raisonnablement desservi par le système de transport, actuel ou prévu, sous réserve des impératifs du calendrier d'aménagement. Le Conseil reconnaît ainsi que la nature et l'intensité des activités de la zone d'aménagement dépenderont étroitement de l'efficacité du système de transport global (à savoir, les routes, les transports en commun et les gares) à assurer le déplacement des personnes et des marchandises;

(3) lancera un programme destiné à accroître l'utilisation des transports en commun dans la zone d'aménagement et élaboré dans le cadre des directives inscrites à la carte n° 5 pour l'utilisation des futurs systèmes de transport; c'est à partir de ces directives que devront être prises toutes décisions relatives au transport;

(4) veillera à ce que les services de transport à destination de la zone centrale soient adaptés aux besoins des 100 000 employés environ que comptera cette zone. Le Conseil reconnaît ainsi que le dépassement de ce niveau d'emploi aurait des effets perturbateurs sur les collectivités résidentielles intra-urbaines et irait à l'encontre des objectifs du Plan;

(5) adopte les routes de transport en commun rapide indiquées à l'Annexe "E" comme base pour la conception détaillée et la mise en application du réseau et recommande l'utilisation des corridors indiqués à l'Annexe "E" comme guide pour l'élaboration et l'évaluation de couloirs de transport en commun rapide de deuxième choix dans le corridor nord (interprovincial).
[PAR. 3.1.2.8(5) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 19 AU PLAN DIRECTEUR, LE 14 OCTOBRE 1981.]

(6) adopte, comme structure de planification et de conception, le réseau routier primaire des Annexes "C" et "D". Le Conseil estime ainsi que les routes continueront à jouer un rôle important pour répondre aux besoins de la zone d'aménagement en matière de déplacements;

(7) coordonnera les services de transport relevant de sa compétence, afin d'assurer leur compatibilité et leur efficacité dans la zone d'aménagement;

(8) coordonnera les services de transport relevant de sa compétence avec ceux de la zone d'aménagement qui n'en relèvent pas, afin d'assurer leur compatibilité et leur efficacité globales;

(9) devra établir et développer une liaison avec tous les gouvernements et organismes responsables des services de transport situés à l'extérieur de la zone d'aménagement mais affectant ceux qui sont situés à l'intérieur, dans le but d'assurer la compatibilité et l'efficacité du système global.

3.1.3 LES TRANSPORTS EN COMMUN

3.1.3.1 Le rôle des transports en commun

Il est fondamental d'aménager un système de transports en commun de première qualité pour mettre en place un ensemble d'équipements de transport articulé sur la notion de transports en commun. L'aménagement

de transports en commun est également indispensable aux autres politiques du Plan car, sans cet aménagement, la satisfaction des besoins de déplacement nécessiterait une amélioration importante du réseau routier, ce qui ne semble pas raisonnable. L'aménagement urbain prévu par le Plan ne pourra donc être réalisé sans un système efficace de transports en commun, faute de quoi les encombrements produits freineraient l'expansion des zones résidentielles existantes, des foyers d'emploi et des principaux centres d'activités et encourageraient l'implantation de nouveaux projets d'aménagement dans les zones moins encombrées. Une telle structure de développement a été rejetée lors de l'élaboration du Plan et l'on a donc retenu celle qui se fonde sur l'aménagement, dans les collectivités urbaines et à l'intérieur de la ceinture de verdure, d'un système de transports en commun de première qualité, desservant l'ensemble des secteurs urbanisés de la zone d'aménagement.

On entend par transports en commun toute forme de transport inter-urbain payant, ce qui comprend des services très divers. Cette définition s'applique ainsi aux transports urbains rapides, qui sont des transports en commun jouissant de droits de passage autonomes, ce qui comprend donc les voies d'autobus; elle s'applique également aux services d'autobus express empruntant des voies réservées, et aux divers types de services collecteurs et distributeurs, tels que les autobus à la demande.

Par rapport aux autres types de transports, les transports en commun sont les plus efficaces si l'on tient compte de tous les coûts qu'ils impliquent, y compris les coûts sociaux. De plus, s'ils sont bien conçus, ils causent moins de perturbation et de pollution, font une consommation plus modérée de ressources limitées et permettent de fournir un service essentiel à un secteur de la population de la zone d'aménagement dont la mobilité serait autrement très réduite. Tous ces facteurs permettent donc de conclure que les transports en commun ont un rôle vital à jouer dans la zone d'aménagement et que l'aménagement d'un système efficace est indispensable si l'on veut réduire les besoins en nouveaux équipements routiers.
[PAR. 3.1.3.1 AMENDÉ EN PARTIE, PAR L'AMENDEMENT N° 7, LE 6 OCTOBRE 1980.]

3.1.3.2 Les transports urbains rapides

La croissance démographique de la Région exigera de plus en plus la mise en place de droits de passage réservés aux véhicules de transport en commun. Les routes seront de plus en plus congestionnées surtout aux périodes de pointe des déplacements de sorte que les installations partagées ne fourniront qu'un faible niveau de service de transport en commun et ne permettront pas au système de répondre adéquatement à la demande.

Les améliorations apportées au système de transport en commun, par exemple, les voies réservées aux autobus sur les rues principales, l'expansion du réseau routier et l'augmentation de fréquence du service ont permis d'atteindre un niveau élevé d'utilisation du transport en commun dans la Région. Toutefois, de telles mesures n'améliorent pas sensiblement la vitesse de circulation ou l'efficacité du service surtout pour les déplacements sur de longues distances.

Les voies réservées aux autobus sur les autoroutes ou les promenades peuvent permettrent d'atteindre une vitesse de croisière élevée. Il arrive toutefois que de nombreuses routes que l'on pourrait utiliser à cette fin sont déjà fortement utilisées par les autres composantes du traffic de sorte que leur utilisation aux fins du transport en commun n'est pas pratique. De plus, les conflits de priorité aux intersections et dans la zone centrale nuisent au bon fonctionnement du service d'autobus en diminuant la vitesse de circulation et la fiabilité des horaires établis.

L'utilisation des droits de passage réservés vise à améliorer le niveau du service. De telles mesures devraient améliorer l'utilisation du transport en commun, de sorte que les subventions futures requises pour couvrir les déficits d'exploitation seront ainsi diminuées. Sans la mise en place des droits de passage réservés, le réseau de transport en commun continuera à utiliser les routes déja congestionnées donnant lieu à une diminution des vitesses de circulation, et des niveaux de service, ainsi qu'à une augmentation importante des coûts d'exploitation.

La Région a mis en oeuvre un programme d'élaboration d'un réseau de transport en commun rapide. Un tel programme a comme objectif d'identifier les tracés et d'élaborer un plan par étapes pour la mise en place des couloirs de transport en commun dans la Région. Les principales conclusions découlant des études effectuées dans le cadre du programme d'élaboration d'un réseau de transport en commun rapide sont les suivantes:

- tout retard apporté aux principaux projets de construction routière exigera des augmentations importantes des niveaux actuels d'utilisation du transport en commun dans tous les corridors;

- lorsque le niveau démographique aura atteint 625 000 personnes, un programme minimum de construction des couloirs permettant de répondre à cette augmentation du nombre d'usagers exigera des installations dans le corridor ouest jusqu'à l'avenue Woodroffe, dans le sud-ouest jusqu'au chemin Baseline, dans le sud-est jusqu'à un point situé au sud du chemin Walkley et dans l'est, jusqu'au chemin Blair.

- avec un niveau démographique de 750 000 personnes, ce réseau minimum devra s'étendre vers l'ouest jusqu'au chemin Acres, au sud-ouest jusqu'à la voie du CN et à l'est jusqu'au ruisseau Green, approximativement;

- avec un niveau démographique régional de 1 000 000 de personnes, le réseau de transport en commun rapide devra être complété dans les cinq corridors, les limites périphériques du réseau étant établies par voie de politiques touchant le développement de nouvelles collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Compte tenu des facteurs environnementaux, des facteurs découlant des services de transport, ainsi que des facteurs inhérents à l'évaluation des coûts, le Conseil est d'avis que les routes de transport en commun rapide les plus adéquates pour la zone centrale, les corridors sud-est, ouest et sud-ouest, sont les routes indiquées à l'Annexe "E". Il est bon de souligner ici qu'il sera peut-être nécessaire, plus tard, de transférer le couloir de transport en commun rapide à partir de la promenade des Outaouais. A ce moment-là, on étudiera comme deuxième choix le tracé du chemin Richmond pour y transférer la section du réseau de transport en commun rapide de la promenade des Outaouais. Il faut également souligner qu'en ce qui a trait au choix de tracés, le Conseil est d'avis que les tracés figurant à l'Annexe "E" seront à l'origine destinés aux autobus.
[PAR. 3.1.3.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 19 AU PLAN DIRECTEUR, LE 14 OCTOBRE 1981.]

Au cours de l'étape de la conception fonctionnelle des couloirs de transport en commun, le Conseil adoptera des mesures visant à alléger tout effet négatif sur l'environnement des terres adjacentes. Il pourrait s'agir d'aménagement paysager, de cloisons anti-bruit, d'écrans, de déprimer le niveau du couloir, de son encloisonnement ou de fusionner le réseau routier ordinaire et le couloir de transport en commun. Le Conseil a plus précisément l'intention d'étudier la possibilité de surbaisser le niveau du couloir sud-est le plus possible, du chemin Smyth à la rue Bank. En ce qui concerne le couloir ouest/sud-ouest, le Conseil entend étudier la possibilité de recouvrir le couloir de la rue Scott à la promenade de l'Ouest, advenant la construction du tracé Richmond.
[PAR. 3.1.3.2. AMENDÉ EN ENTIER PAR L'AMENDEMENT N° 7 AU PLAN DIRECTEUR, LE 6 OCTOBRE 1980.]

Dans le secteur central, le transport rapide comportera un mail pour autobus rue Albert, deux voies réservées aux autobus du côté nord du pont MacKenzie King, un mail pour autobus rue Waller, du pont Mackenzie King à la rue Nicholas et un couloir de transport en commun du côté est de la rue Nicholas, de la rue Waller à l'autoroute Queensway. Ce tracé figure à l'Annexe "E" comme "Véhicule de transport en commun sur les routes actuelles" (le mail pour autobus sur les rues Albert et Waller et les voies réservées aux autobus sur le pont Mackenzie King) et "Couloir de transport en commun".
[PAR. 3.1.3.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 38 AU PLAN DIRECTEUR, LE 1er MARS 1983.]

3.1.3.3 Autres types de transport en commun

Même si le transport urbain rapide est la composante la plus importante des transports en commun, son succès dépend de l'existence de services de raccordement et de services complémentaires rapides, commodes, efficaces et intégrés. Certains de ces services seront directement axés sur les stations de transport urbain rapide, alors qu'il en faudra d'autres pour les trajets non assurés par une partie du réseau de transport urbain rapide.

Ces deux types de services ne peuvent être définis dans ce Plan car ils se caractérisent par des itinéraires, une orientation et un mode de fonctionnement très souples. Tous deux requièrent cependant un réseau intégré de routes principales, afin d'offrir aux usagers des services rapides, directs et continus. Ils doivent également jouir d'une certaine priorité aux intersections, sur certaines routes et sur certaines voies d'accès aux centres d'activités, tels que les centres commerciaux et les terminus du transport en commun.

3.1.3.4 Les intentions du Conseil

En résumé, le Conseil:

(1) donnera une plus grande priorité aux transports en commun et (ou) aux transports de banlieue qu'à la construction ou à l'élargissement de routes, et
[PAR. 3.1.3.4(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 7 AU PLAN DIRECTEUR, LE 6 OCTOBRE 1980.]
[PAR. 3.1.3.4(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(2) mettra en oeuvre le système de transport en commun rapide selon l'Annexe "E" du Plan directeur.
[PAR. 3.1.3.4(2) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 7 AU PLAN DIRECTEUR, LE 6 OCTOBRE 1980.]

(3) lors de l'examen des plans directeurs locaux, des plans secondaires, des plans d'aménagement, des plans de lotissement ou de copropriété et de subdivisions visant les secteurs désignés comme une zone urbaine principale à l'Annexe A ou dans un amendement y afférent, assurer un service de transport en commun efficace dans un rayon d'environ 400 mètres de presque toutes les utilisations résidentielles et de toutes les utilisations commerciales, industrielles et institutionnelles.
[PAR. 3.1.3.4(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 34 AU PLAN DIRECTEUR, LE 9 MAI 1983.]

3.1.4 LES ROUTES

3.1.4.1 L'aménagement du réseau routier

Le paragraphe 3.1.2 analyse les principaux types de déplacements, ainsi que les meilleurs systèmes correspondant à chaque cas. Les routes sont ainsi indispensables à ceux qui doivent utiliser leur automobile parce que les transports en commun ne répondent pas à leurs besoins. Ces routes, qui figurent aux Annexes "C" et "D", sont appelées "Routes primaires".

Elles sont ainsi qualifiées parce que les Annexes "C" et "D" où elles figurent ne comportent aucune référence à l'autorité dont elles relèvent (qu'elle soit fédérale, provinciale, régionale ou municipale), pas plus qu'à leur nature (qu'il s'agisse d'autoroutes, de promenades, d'artères routières, de routes collectrices ou de routes locales). En conséquence, toutes les routes composant le réseau primaire sont, ou seront, soumises aux autorités fédérales, provinciales ou régionales, et correspondent généralement aux autoroutes, aux promenades et aux artères routières.

Les routes ont deux fonctions principales, à savoir, assurer l'écoulement du trafic et desservir certains secteurs. "Assurer l'écoulement du trafic" signifie généralement permettre le passage des véhicules entre un point de départ et un point d'arrivée, alors que "desservir certains secteurs" signifie permettre l'accès aux aménagements attenants*. Ainsi les autoroutes sont à l'extrême de la première fonction et les routes locales à l'extrême de la seconde. Le tableau n° 3.2 donne une description générale de chaque catégorie de route.

---

*Les promenades de la zone d'aménagement ont essentiellement une fonction récréative, mais la nature des besoins auxquels elles répondent leur attribue plutôt la première fonction, à savoir, l'écoulement du trafic.

Tableau No 3.2

ROUTES: CATÉGORIES ET CARACTÉRISTIQUES

Catégorie	Fonction	Vitesses autorisées (km/h)	Intersections	Restrictions	Contrôle de l'accès	Exemples
Autoroute	trafic	80 – 100 (ville) 100 – 110 (campagne)	superposées	aucune	total	Queensway (ville) autoroute 417 (campagne)
Promenade	trafic	60 – 70	superposées ou de même niveau	automobiles et autobus seulement	partiel	promenade de l'Outaouais promenade de l'ouest
Artère principale	1) trafic 2) secteurs	40 – 60 (ville) 60 – 80 (campagne)	de même niveau	aucune	partiel	avenue Carling (ville) chemin Fallowfield (campagne)
Route collectrice	moitié trafic moitié secteurs	40 – 60	de même niveau	automobiles, autobus et véhicules commerciaux locaux seulement	aucun	chemin Pleasant Park
Route locale	1) secteurs 2) trafic	40 – 50	de même niveau	automobiles, autobus et véhicules commerciaux locaux seulement	aucun	avenue Broadway
Autre promenade	trafic	40 – 50	de même niveau	automobiles et autobus seulement	partiel	promenade Colonel By

L'écoulement sûr, efficace et pratique du trafic, et l'orientation du trafic de transit hors des collectivités résidentielles, requièrent la coordination de l'ensemble du réseau routier, assurant ainsi la liaison entre les routes locales et les routes collectrices, les routes collectrices et les artères routières, les artères routières et les autoroutes et promenades. Les artères routières, ainsi que certaines voies d'accès, comme les autoroutes et les promenades, seront donc les principales voies d'écoulement du trafic intensif. Il faudra tenir compte de ce fait lors de la localisation des quartiers résidentiels et des centres industriels, commerciaux et récréatifs. Il importe que les artères principales desservent des aménagements contigus, mais elles devront perturber le moins possible les déplacements locaux des piétons et des véhicules. S'il est facile de respecter ces principes dans les zones en cours d'aménagement, il est beaucoup plus difficile de distinguer les artères routières des routes collectrices ou locales dans les zones déjà urbanisées. Dans ces dernières, le réseau routier primaire devra servir de base au tracé des routes collectrices ou locales futures, dans le cadre d'études locales.

La définition des fonctions des routes permet au public de savoir lesquelles seront vraisemblablement améliorées et lesquelles resteront collectrices ou locales. Cette information devrait accroître la stabilité des quartiers et la tranquilité de leurs résidents.

Le réseau routier primaire figurant aux Annexes "C" et "D" regroupe deux catégories de routes; les routes primaires "principales" et les routes primaires "ordinaires". Les routes principales comprennent les autoroutes, les promenades et la plupart des artères routières, alors que les routes ordinaires sont composées de certaines artères et de toutes les routes collectrices relevant, ou susceptibles de relever, des autorités régionales. Il se peut toutefois que la principale route traversant une collectivité existante soit classée artère ordinaire ou route collectrice principale. En effet, cette catégorie de route assure généralement l'écoulement d'un trafic important, tout en jouant le rôle de route collectrice pour le trafic local. Ceci suscite un conflit de fonctions, une augmentation des dangers de la circulation et des risques de détérioration du milieu; il est donc clair qu'une définition précise du réseau routier primaire est non seulement un avantage mais aussi une nécessité.

Les critères déterminant la structure du réseau routier primaire et figurant au paragraphe 3.1.2, ont servi de base à l'établissement des Annexes "C" et "D", mais ne pourront être mis en oeuvre entièrement dans toutes les situations. Ceci est particulièrement évident pour les zones déjà urbanisées, où l'aménagement des routes s'est rarement fait dans le cadre d'un système global et entraîne souvent des conflits regrettables, mais inévitables, entre les routes primaires et les zones urbanisées. Ainsi, faute d'aménager un réseau routier primaire, certaines routes deviendront principales du seul fait de leur fréquentation, car

les automobilistes choisissent naturellement les routes les plus pratiques et, de plus, une grande partie du trafic traversera les zones résidentielles, ce qui ne saurait leur être que néfaste.

3.1.4.2 La description du réseau

Les routes primaires désignées aux Annexes "C" et "D" comprennent essentiellement les routes régionales, les autoroutes provinciales et les promenades fédérales et autres promenades existantes. Le réseau ainsi constitué devra servir de structure de planification et de conception. En conséquence, le tracé des nouvelles routes proposées dans le Plan n'est qu'approximatif et fera l'objet d'une étude plus détaillée au moment de la réalisation des travaux. Avant de construire des équipements de transports (quels qu'ils soient) le long des routes proposées, il faudra étudier toutes les autres possibilités de résoudre le problème de transport posé. Lorsqu'il n'existe pas de couloir facilement utilisable mais qu'une nouvelle route est cependant nécessaire, celle-ci figurera sur les cartes sous forme de "Voie de liaison". Ce n'est qu'après une évaluation plus poussée des besoins et des facteurs locaux que l'on amendera le Plan, s'il y a lieu, pour désigner "route primaire" une ancienne voie de liaison.

Les droits de passage de toutes les routes régionales, proposées ou existantes, sont indiqués dans la première politique relative aux droits de passage des routes régionales et adoptée par le Conseil le 14 juin 1971. Cette politique, qui s'applique à la plupart des routes figurant aux Annexes "C" et "D" et relevant des autorités régionales, sera progressivement mise à jour, à mesure que se préciseront les besoins en ce domaine et les plans d'occupation des sols. La protection de ces droits de passage est assurée par l'acquisition ou la réservation des terrains requis, au moment de l'aménagement ou du réaménagement des terrains adjacents, tout en imposant certaines conditions aux projets de lotissement et de zonage et à l'octroi des permis de construction. L'acquisition progressive des terrains devenant disponibles est destinée à minimiser les dommages et la perturbation causés aux propriétés lors de la réalisation des travaux. En règle générale, toutes les routes primaires principales figurant aux Annexes "C" et "D" comporteront des droits de passage pour un minimum de quatre voies, voire pour six dans certains cas. En ce qui concerne l'Annexe "D", la plupart des routes régionales (à l'exception de celles qui traversent les collectivités urbaines ou qui s'y rattachent, et de la rocade extérieure) seront des routes rurales dont les droits de passage ne seront protégés que pour deux voies. L'aménagement de la rocade extérieure devra se faire en plusieurs étapes, la première étant basée sur les droits de passage existants et la dernière sur de nouveaux droits de passage pour l'aménagement d'une autoroute.

Selon les prévisions, l'aménagement de tous les équipements du réseau routier primaire devra être terminé lorsque la population de la zone d'aménagement aura atteint le chiffre de 800 000 personnes. Le Conseil ayant l'intention d'aménager un système de transports urbains rapides et de promouvoir l'usage des transports en commun par mesure de priorité, le calendrier de réalisation des améliorations à apporter au système de transports en commun dictera l'ordre de priorité d'un grand nombre de travaux d'amélioration routière dans la zone d'aménagement. En d'autres termes, les principaux travaux d'amélioration routière ne seront pas entrepris lorsqu'ils concurrenceront directement l'amélioration des transports en commun. Il convient toutefois de noter que les routes ne sont pas toujours améliorées dans le seul but d'y permettre une circulation plus intense. Très souvent, en effet, d'autres facteurs s'imposent dont, notamment, le tracé horizontal et vertical (sécurité), la largeur et l'état du revêtement, l'état de l'assiette de la route, les problèmes de drainage et d'entretien, la nécessité de coordonner les travaux avec l'installation des canalisations d'eau et d'égouts. Ces divers facteurs sont pris en considération lors de l'élaboration, chaque année, des prévisions quinquennales relatives aux dépenses d'investissement de la Municipalité régionale.

En règle générale, le transport des marchandises à l'intérieur et au travers de la zone d'aménagement sera assuré par le réseau routier primaire. Il existe toutefois certaines routes primaires ordinaires dont le caractère résidentiel interdit le passage des camions. Les véhicules commerciaux ne doivent pas emprunter les promenades; toutefois, dans certains secteurs, on pourra envisager de leur permettre de passer sur certaines voies de liaison, courtes et bien définies, lorsqu'il leur est particulièrement important d'avoir accès aux ponts interprovinciaux et à certaines zones d'activités spéciales.

3.1.4.3 Les principaux éléments du réseau

Le Queensway est la seule autoroute urbaine désignée dans le Plan. Les autoroutes rurales sont l'autoroute 417 est, qui entre dans la zone urbaine en traversant la ceinture de verdure et se rattache au Queensway entre les rues Blair et Cyrville; l'autoroute 417 ouest, qui prolonge le Queensway à l'ouest du chemin Richmond; la rocade extérieure qui, une fois sa construction terminée, sera une autoroute rurale reliant l'autoroute 417 est à l'autoroute 417 ouest; l'autoroute 416, au sud de la zone d'aménagement, qui aboutira comme autoroute provinciale à la rocade extérieure désignée autoroute transcanadienne*.

---

*Le tableau n° 3.2 résume les caractéristiques principales des autoroutes urbaines et rurales.

Bien que le Queensway soit la seule autoroute urbaine désignée dans le Plan, le trafic résultant de l'aménagement d'une collectivité urbaine dans la partie sud de Nepean et de Gloucester exigera la construction d'une route à grande circulation, reliant chaque collectivité aux rocades extérieure et intérieure. La vitesse autorisée pourra y être inférieure à celle des autoroutes urbaines, mais ses intersections devront sans doute être équipées d'échangeurs, selon que des facteurs physiques lui imposeront un tracé et un profil particuliers.
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 49 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Tant que la population de Barrhaven, de la partie sud de Nepean et de Gloucester n'aura pas atteint 25 000 personnes, un service de transports urbains rapides le long du couloir sera suffisant. Au-delà de ce niveau, toutefois, il sera nécessaire d'y construire une route. Etant donné que ce couloir appartient, dans une certaine mesure, à la Municipalité régionale et qu'il est partiellement contrôlé par les gouvernement fédéral et provincial, le Conseil a l'intention de protéger, s'il y a lieu, les sections qui relèvent de son autorité.
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

À l'extérieur de la ceinture de verdure, la proposition la plus importante du Conseil concerne la rocade extérieure. Elle servira essentiellement à relier les collectivités urbaines de plus de 50 000 personnes, distantes de moins de 10 à 13 kilomètres les unes des autres et ayant un niveau d'emploi local relativement élevé. Or, cette situation n'étant prévue que vers la fin de la période de planification, il importera, dans un premier temps, d'aménager cette route sous forme d'artère continue, afin d'y permettre les déplacements externes et de transit ainsi que les déplacements entre les collectivités urbaines. La construction d'une autoroute ne sera nécessaire que lorsque le volume du trafic aura atteint un niveau suffisant et que les conditions sus-mentionnées auront été réalisées. L'Annexe "D" n'indique pas le tracé précis de cette autoroute. Toutefois, le Conseil a l'intention d'identifier les droits de passage afférents au moyen d'une étude de tracé qui devra être entreprise le plus tôt possible; une fois cette étude terminée, les droits de passage seront réservés et les travaux d'aménagement prévus dans la première étape, c'est-à-dire l'artère routière, pourront alors commencer.

Le tracé de l'autoroute de la rocade extérieure devra faire partie intégrante des grandes collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure. Il conviendra donc d'accorder une attention toute particulière à l'emplacement de cette autoroute lorsque l'on passera à la seconde étape de planification de ces collectivités urbaines. La planification des Collectivités urbaines de l'Est et de l'Ouest devra s'accompagner de l'identification de leurs routes primaires internes et connexes. L'Annexe "D" indique les routes primaires se trouvant à la périphérie des collectivités urbaines; toutes les autres routes primaires y seront ajoutées par voie d'amendement au Plan, lorsque le plan secondaire aura été accepté.
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

L'un des nouveaux éléments les plus importants du réseau routier, à l'intérieur de la ceinture de verdure, est la Rocade-promenade (ou Rocade intérieure) qui répond, en partie, aux fonctions attribuées au système périphérique (voir le paragraphe 3.1.2).

Dans la zone d'aménagement, les Promenades de l'ouest, du sud et de l'est devront, avec un bref tronçon de l'autoroute 417 est, relier les ponts Deschênes et de Kettle Island, sur la rivière des Outaouais, au pont de la Promenade, sur la rivière Rideau, au sud de Hog's Back. Le pont Deschênes et son embranchement sur la Promenade de l'ouest, ainsi que le pont de Kettle Island et son embranchement sur les Promenades de l'est et de l'ouest, figurent à l'Annexe "C" sous forme de projets de voies de liaison. Les autres voies de liaison qui y sont indiquées sont des routes principales existantes ou proposées. Cette rocade, qui ne figure pas à l'Annexe "C", devra rejoindre l'autoroute 50, dans la Communauté régionale de l'Outaouais, pour créer ainsi une rocade ininterrompue, reliant les deux secteurs de la zone urbaine situés de part et d'autre de la rivière des Outaouais. La plupart des terrains affectés par cette proposition appartenant au gouvernement fédéral, cette voie de liaison fondamentale ne pourra être construite sans sa collaboration.
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 50 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]

La Rocade-promenade jouera également le rôle de voie de détournement, pour la zone urbaine délimitée par la rivière des Outaouais, les voies du CP et la rivière Rideau. Cette zone est en effet traversée par un nombre considérable de déplacements de transit et cette situation se maintiendra tant que la rocade intérieure n'aura pas été aménagée. Actuellement, cette zone est inévitablement traversée par les automobilistes se rendant d'une province à l'autre (à l'exception de ceux qui empruntent le pont Champlain) et par ceux qui vont d'est en ouest, à l'exception de ceux qui utilisent les ponts de la rue Heron et de Hog's Back, sur la rivière Rideau. La construction de la Rocade-promenade et des ponts Deschênes et de Kettle Island offrira un autre itinéraire à la plupart de ces déplacements, ce qui atténuera la densité de la circulation. Pour ce qui concerne plus particulièrement les déplacements est-ouest traversant la zone centrale, l'utilisation de cette Rocade-promenade comme voie de détournement, et la popularité des transports en commun par rapport aux directives énoncées quant à leur degré d'utilisation, détermineront la nécessité et l'urgence de construire d'autres routes est-ouest au travers de cette zone.

Afin de compléter la Rocade-promenade et d'assurer le transport des marchandises, on envisage de relier les chemins Knoxdale et Hunt Club (voir l'Annexe "C"). Cette nouvelle route desservira également les nouvelles zones résidentielles situées à l'intérieur de la ceinture de verdure, et les zones industrielles de Nepean, Ottawa-Sud et Gloucester-Sud, leur assurant ainsi un accès direct à l'autoroute 417, vers Montréal.
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Les augmentations prévues en matière d'emploi dans la zone centrale et la zone centrale élargie d'Ottawa, ainsi que l'expansion de la zone centrale de Hull, nécessiteront la construction de routes supplémentaires pour y assurer la circulation des automobiles et des transports de surface. Pour répondre à ces besoins, il faudra accroître la capacité du tronçon du Queensway qui traverse le centre-ville, en lui adjoignant, de chaque côté, un réseau plus étendu de routes à sens unique et en construisant un nouveau pont sur le canal Rideau et sur la rivière du même nom.

Pour assurer les futurs déplacements est-ouest, il sera nécessaire de relier l'avenue Carling à l'avenue Industrial. Cette route figure à l'Annexe "C", sous forme de voie de liaison, mais elle pourra être désignée route principale par amendement au Plan, lorsque des études plus poussées auront été réalisées. Celles-ci devront d'ailleurs avoir pour objectif prioritaire l'implantation de cette route le long du Queensway.

À partir de sa liaison avec le chemin Richmond, dans l'ouest, la rue Scott sera améliorée jusqu'à la rue Albert et l'avenue Laurier. Etant donné que l'étude sur les Plaines Lebreton se poursuit, la rue Scott, à l'est du lotissement Ellwood du CP, et la route reliant la rue Preston au pont Chaudière, au nord de la rue Scott, figurent à l'Annexe "C" sous forme de projets de voies de liaison. Ces voies de liaison seront tracées et conçues de façon à minimiser toute conséquence néfaste sur les zones résidentielles existantes ou futures.
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR LES DÉCRETS N°S 51 et 54 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 7 AU PLAN DIRECTEUR, LE 6 OCTOBRE 1980.]
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 21 AU PLAN DIRECTEUR, LE 5 AOÛT 1981.]
[PAR. 3.1.4.3 SUPPRIMÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 50 AU PLAN DIRECTEUR, LE 29 JUILLET 1985]

On propose de construire la promenade Alta Vista, à partir du sud, dans le corridor situé entre Elmvale Acres et Urbandale Acres pour rejoindre le Queensway à l'échangeur actuel de la rue Nicholas. On propose, en direction nord, une artère de circulation continue nord-sud entre le pont MacDonald-Cartier et le point de rencontre de la promenade Alta Vista et du Queensway, artère qui serait construite le long des rues Nicholas et Waller.
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 7 AU PLAN DIRECTEUR, LE 6 OCTOBRE 1980.]
[PAR. 3.1.4.3 SUPPRIMÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 38 AU PLAN DIRECTEUR, LE 1er OCTOBRE 1983]

La rue Hemlock sera prolongée à l'est du boulevard Saint-Laurent, sous forme de promenade, afin de desservir le secteur nord de Gloucester et la Collectivité urbaine de l'Est. Elle rejoindra le pont de

Kettle Island et la promenade de l'est et, après la base aérienne de Rockcliffe, sera parallèle à la rivière des Outaouais jusque dans le canton de Cumberland. Un tronçon de ce couloir a été réservé par la Commission de la Capitale nationale pour prolonger la promenade située à l'est de Rockcliffe.
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Dans le secteur ouest de la Basse-ville, soit entre la promenade Sussex et l'avenue King Edward, on propose de jumeler les rues St. Patrick et Murray pour en faire deux rues à sens unique, afin de diminuer les risques à l'environnement dans ce secteur désigné secteur de patrimoine. Un tel projet exige l'expansion de la rue Murray vers l'ouest à partir de la promenade Sussex et vers l'est à partir de la rue King Edward pour la relier aux voies d'accès du pont Alexandria et à l'actuelle rue St. Patrick.
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 5 AU PLAN DIRECTEUR, JUIN 1980.]
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 23 AU PLAN DIRECTEUR, LE 19 AVRIL 1982]

En général, toutes les routes principales figurant aux Annexes "C" et "D" sont des artères routières, à l'exception des autoroutes et des promenades.

Les routes de type "promenades", c'est-à-dire interdites aux véhicules commerciaux et dotées des caractéristiques indiquées au tableau n° 3.2, sont la promenade de la rivière des Outaouais et son prolongement à l'ouest, au-delà de Britannia, (promenade désignée comme voie de liaison), la promenade de l'ouest et son prolongement au sud de l'avenue Carling, la promenade du sud, jusqu'à l'autoroute 417, la promenade de l'aéroport, la promenade de l'est et son prolongement jusqu'au pont de Kettle Island, la promenade Alta Vista qui comprend le tronçon entre la rue Walkley et la rivière Rideau d'une part, et le prolongement du chemin Hemlock le long de la rivière des Outaouais jusqu'à la Collectivité urbaine de l'Est, ainsi que la promenade Vanier.
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR LES DÉCRETS N°S 39 et 41 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 3.1.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

[PAR. 3.1.4.3 SUPPRIMÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 50 AU PLAN DIRECTEUR, LE 29 JUILLET 1985]

Tout ce qui précède concerne les propositions les plus importantes figurant aux Annexes "C" et "D". La plupart des autres propositions du Plan sont destinées à créer une grille de routes primaires, à en assurer la continuité et la souplesse et à éviter d'éventuels encombrements du réseau routier. Les routes primaires ordinaires figurant aux Annexes C et D, si elles ne sont pas considérées comme des artères routières, n'en remplissent pas moins une fonction très importante sur le plan régional et font donc partie, à ce titre, du réseau routier primaire.

3.1.4.4 Les intentions du Conseil

En résumé, le Conseil:

(1) aménagera un réseau routier primaire efficace, sûr et pratique, complétant le système de transports en commun. Ce réseau routier devra opti-

miser l'utilisation des principaux équipements existants, en fonction des contraintes économiques, sociales et écologiques;

[PAR. 3.1.4.4(2) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 7 AU PLAN DIRECTEUR, LE 6 OCTOBRE 1980.]

(2) décide que le réseau routier primaire figurant aux Annexes "C" et "D" constituera une structure de planification et de conception. Il reconnaît toutefois que sa création nécessitera la collaboration de tous les niveaux de gouvernement de la zone d'aménagement;

(3) désignera des droits de passage précis pour toutes les routes primaires relevant de son autorité, en adoptant un règlement susceptible d'être amendé de temps à autre;

(4) reconnaît que la fonction des routes principales du réseau routier primaire est d'assurer l'écoulement du trafic; il s'assurera donc que les routes de cette catégorie relevant de son autorité sont conçues et exploitées en conséquence;

(5) reconnaît que certaines routes primaires, notamment les promenades, ont des fonctions autres que l'écoulement du trafic; il prévoit que ces fonctions devront être prises en considération lors de la conception et de l'exploitation de ces routes;

(6) a l'intention d'identifier et de protéger une rocade extérieure, et de recommander l'élaboration d'un réseau d'artères routières s'y rattachant et jouissant des droits de passage existants, dans la mesure du possible, afin de faciliter les transports en commun et privés;

(7) a l'intention d'identifier et de protéger tous les terrains nécessaires à l'aménagement de la rocade extérieure. Les droits de passage une fois identifiés par une étude de tracé, le Conseil a l'intention d'entreprendre la première phase des travaux, afin de créer une artère routière continue entre l'autoroute 417 est et l'autoroute 417 ouest;

(8) a l'intention de demander à la province de Québec de participer à l'aménagement d'une rocade du nord, reliée au réseau ontarien, dans le but de détourner du coeur urbain de la zone d'aménagement le plus de trafic interprovincial possible;

(9) reconnaît que les routes ordinaires du réseau routier primaire remplissent une fonction fondamentale, au niveau régional. Il devra cependant s'assurer que l'élargissement de celles d'entre elles qui relèvent de son autorité se limitera, dans la mesure du possible, à l'amélioration des carrefours et à d'autres objectifs similaires.

3.1.5 LES TERMINUS, GARES D'ARRIVÉE, DE DÉPART ET DE CORRESPONDANCE

3.1.5.1 Définition

Alors que les voies de transports urbains rapides et les réseaux routier, aérien et ferré sont des équipements permettant le transport des voyageurs et des marchandises, les gares en constituent les points de départ, d'arrivée ou de correspondance. Faisant partie intégrante du système de transport global, ils doivent être situés et exploités de manière à assurer le fonctionnement efficace de tous les autres éléments du système.

Les terminus dans la zone d'aménagement peuvent être répartis en deux groupes, selon qu'ils servent aux transports intraurbains ou aux transports interurbains.

3.1.5.2 Les terminus interurbains

La plupart des terminus interurbains de la zone d'aménagement ne relèvent pas des autorités municipales. Il s'agit, notamment, de l'aéroport international d'Ottawa, de l'aéroport de Carp et de l'aéroport ADAC* de Rockcliffe, de la gare de chemins de fer d'Ottawa, de la gare de triage de Walkley et des divers équipements connexes de fret et de camionnage.

On ne prévoit pas que d'autres terminus interurbains seront aménagés dans la zone d'aménagement pendant la période de planification, à l'exception, peut-être, d'un nouvel aéroport ADAC. Ce dernier dépendra toutefois du succès du projet-pilote lancé à l'aéroport de Rockcliffe.

Le terminus d'autobus "Voyageur" constitue un terminus interurbain relevant indirectement des autorités municipales, dans la mesure où il s'agit d'une installation privée soumise aux dispositions élaborées par les municipalités régionale et locale pour en contrôler le zonage et l'accès.
[PAR. 3.1.5.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Ces divers équipements se développeront en fonction de l'expansion démographique de la zone d'aménagement et de la demande produite par cette dernière. Le Plan tient compte de l'existence des terminus actuels, mais leur expansion devra être planifiée de manière à assurer leur compatibilité et leur efficacité, au sein du réseau de transport global.

3.1.5.3 Les terminus intraurbains

La plupart des terminus intraurbains relèvent, à des degrés divers, des autorités régionales ou des municipalités locales. Elles comprennent les parcs de stationnement, les stations des transports urbains rapides, les points de correspondance des transports en commun et les entrepôts de livraison. La plupart de ces terminus seront créés ou transformés pendant la période de planification, à la suite de l'aménagement des transports urbains rapides, de la réalisation de nouveaux projets d'aménagement ou du processus normal de transformation et de rénovation.

---

*Avions à décollage et atterrissage courts.

De plus, l'emplacement, la conception et l'exploitation de ces terminus ont et auront des conséquences importantes sur le degré d'efficacité générale du réseau de transport global et, surtout, sur le degré d'efficacité des transports en commun.

Quoi qu'il en soit, il est clair que l'élaboration d'une politique régissant les terminus intraurbains dépend étroitement des décisions qui seront prises quant au tracé des voies de transports urbains rapides et à l'emplacement de leurs stations, ou bien relève de questions d'urbanisme plus précises. Ainsi, la planification de tous les terminus reliés aux transports urbains rapides sera subordonnée à la planification globale du système prévue au paragraphe 3.1.3.2.

La superficie et l'emplacement de la plupart des parcs de stationnement sont actuellement contrôlés par les règlements de zonage et d'octroi de permis élaborés par les municipalités locales. On peut néanmoins s'attendre à des problèmes dans ce domaine, surtout dans les zones d'activités intenses. En effet, le nombre, les tarifs et la nature des parcs de stationnement ont des conséquences très importantes sur le degré d'utilisation des transports en commun et sur l'efficacité du réseau routier. En règle générale, ces parcs sont créés par le secteur privé et ne sont pas réglementés par les municipalités. Par contre, il sera nécessaire de restreindre les possibilités de stationnement à long terme dans la zone centrale, afin de réduire la circulation automobile et d'augmenter le degré d'utilisation des transports en commun, tout en fournissant des parcs de stationnement adéquats à proximité des stations extérieures, afin d'y encourager le stationnement des automobiles et l'utilisation des transports en commun.

En conséquence, l'amélioration progressive des transports en commun rendra de plus en plus urgente l'élaboration d'une politique intégrée régissant le nombre, l'exploitation et la tarification des parcs de stationnement. Une telle politique est en effet indispensable si l'on veut que les transports en commun assurent le pourcentage voulu des déplacements urbains et minimisent ainsi les besoins en nouveaux équipements routiers.

3.1.5.4 Les intentions du Conseil

En résumé, le Conseil:

(1) considère que les parcs de stationnement, les aéroports, les gares de chemins de fer, les terminus d'autobus, les stations de transports en commun et les dépôts de camions, font partie intégrante du système de transport global;

(2) tient compte des emplacements actuels des terminus interurbains et coopérera avec les autres niveaux de gouvernement ou le secteur privé, lors de la planification de tout

nouveau terminus ou de l'expansion des terminus existants, afin d'assurer leur compatibilité au sein du système de transport global;

(3) localisera les stations de transports urbains rapides et leurs équipements complémentaires de desserte ou de stationnement, de manière à faciliter au maximum l'accès des usagers aux foyers d'activités et à minimiser les dommages socio-écologiques; de plus, le Conseil devra veiller à ce que l'emplacement des stations de transports urbains rapides soit choisi de manière à assurer l'intégration et l'efficacité du système de transport global et plus particulièrement l'efficacité des transports en commun;

(4) collaborera avec les autres niveaux de gouvernement pour formuler des directives d'exploitation et définir les compétences statutaires en ce qui concerne la création et la tarification des parcs de stationnement. Le Conseil prend ainsi acte de l'influence que peuvent avoir le nombre et les tarifs des parcs de stationnement sur l'efficacité du système de transport global et, plus particulièrement, sur celle des transports en commun.

3.2 LES SERVICES PUBLICS

3.2.1 INTRODUCTION

Les services d'adduction d'eau, d'égouts sanitaires, de canalisation des eaux pluviales, d'électricité, de gaz et de téléphone sont tous indispensables à l'équilibre des zones urbaines. A ce titre, ils constituent des facteurs fondamentaux de la répartition spatiale et temporelle de la croissance. L'approvisionnement en eau et l'aménagement d'un système d'égouts collecteurs et d'usines d'épuration des eaux relèvent des responsabilités de la Municipalité régionale.

En 1969, le Conseil régional a demandé aux sociétés James F. MacLaren Ltd et J.L. Richards & Associates Ltd de procéder à une étude technique des équipements régionaux d'adduction d'eau et de contrôle des eaux usées, et de préparer un rapport à ce sujet. Le Conseil a accepté les recommandations de principe du rapport. Son objectif principal, dans ce domaine, est d'offrir des services adéquats d'adduction d'eau et d'épuration des eaux-vannes et des eaux pluviales à toutes les zones en voie d'urbanisation, conformément aux priorités qu'il s'est fixées et sous réserve des dispositions du paragraphe 2.4.2.8. Le programme d'aménagement de ces services est inclus dans le budget quinquennal des dépenses d'investissement, qui est révisé chaque année.
[PAR. 3.2.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 7, LE 30 AOÛT 1976.]

3.2.2 LES ÉGOUTS SÉPARATIFS

L'étude MacLaren/Richards recommandait l'adoption d'un programme destiné à détourner toutes les eaux-vannes vers le Centre de dépollution du ruisseau Green, permettant ainsi l'abandon progressif de tous les autres équipements de traitement et l'élimination de tout déversement d'effluents dans les rivières des Outaouais et Rideau, en amont du ruisseau Green. En 1972, la capacité de l'usine d'épuration du ruisseau Watts a été quintuplée afin de lui permettre de traiter le supplément d'effluents produits, à court terme, par la Collectivité urbaine de l'Ouest. Par ailleurs, l'expansion par étapes du Centre du ruisseau Green devra lui permettre de traiter les effluents produits par toute la population résidant à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de celle-ci. La première étape, qui permettra d'en doubler la capacité, est déjà en cours. En outre, un système principal d'égouts collecteurs est en voie de construction à l'intérieur de la ceinture de verdure, au sud de la plupart des secteurs déjà urbanisés; il s'agira des égouts collecteurs d'Ottawa-Sud et de Lynwood (voir carte n° 9).
[PAR 3.2.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

Afin de desservir la Collectivité urbaine de l'Est, le Conseil a l'intention de rattacher les égouts collecteurs de Cumberland-Orléans au centre du ruisseau Green. Une partie de Barrhaven, dans la Collectivité urbaine du Sud, est desservie par un réseau d'égouts relevant de la ville de Nepean. Le reste de la zone de Nepean-Sud et Gloucester-Sud, qui doit être aménagé à une date ultérieure, pourra être desservi par des égouts collecteurs rattachés aux réseaux de Lynwood et d'Ottawa-Sud. Dans le but d'assurer un degré élevé de purification des eaux, le Conseil prévoit installer des équipements d'élimination des phosphates, dans les centres du ruisseau Green et du ruisseau Watts.
[PAR. 3.2.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]
[PAR. 3.2.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 52 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]

Comme l'indique le paragraphe 2.4.2.6, la population actuelle de certains villages semble y justifier l'aménagement d'un réseau central d'égouts. L'expansion de la plupart des collectivités villageoises, pendant la période de planification, se fera sur la base de puits et de fosses septiques individuels. On ne pourra envisager d'y aménager des réseaux d'égouts que si le besoin existait déjà en 1974.
[PAR. 3.2.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 8A, LE 30 AOÛT 1976.]
[PAR. 3.2.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

3.2.3 LES SERVICES D'ADDUCTION D'EAU

Afin de préserver et d'aménager le système d'adduction le plus pratique, le plus sûr et le plus économique, l'étude MacLaren/Richards recommandait que l'approvisionnement en eau de la zone d'aménagement continue d'être assuré par les deux usines de purification de Britannia et de l'Île Lemieux, sur la rivière des Outaouais, lesquelles pourront être agrandies selon les besoins. On procédait, en mars 1974, à la construction de deux grands réservoirs

d'eaux souterraines, dans la région de Glencairn, dans le canton de Goulbourn et près du village d'Orléans, dans la ville de Gloucester; en outre, on aménageait en même temps un système principal d'adduction d'eau destiné à répondre aux besoins de la population future résidant à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans les principales zones de croissance urbaine. L'emplacement de ces deux réservoirs a été dicté par des impératifs topographiques et hydrauliques (voir carte n° 10).
[PAR. 3.2.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Afin d'offrir un service adéquat à l'intérieur de la ceinture de verdure, il sera nécessaire d'agrandir continuellement les services d'adduction d'eau, dont le plus important est celui d'Ottawa-Sud qui ira de l'avenue Kaladar au chemin Hunt Club; la première phase d'aménagement de ce service se poursuit depuis 1974.

Afin de desservir la Collectivité urbaine de l'Ouest, à l'extérieur de la ceinture de verdure, le Conseil a l'intention de construire une canalisation principale partant de l'usine d'épuration de Britannia et passant par les rues Pinecrest et Baseline. La Collectivité urbaine de l'Est, quant à elle, sera desservie par une nouvelle canalisation partant du réservoir d'Orléans et suivant la route régionale n° 34, en cours de construction en 1974. Le rapport MacLaren/Richards prévoyait également que l'approvisionnement en eau de la Collectivité urbaine du Sud se ferait à partir du système central en construisant une canalisation principale le long de l'avenue Woodroffe et des réservoirs à l'intérieur de la ceinture de verdure. Il faudra sans doute construire d'autres réservoirs à l'extérieur de la ceinture de verdure.
[PAR. 3.2.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 53 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 3.2.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Comme l'indique le paragraphe 2.4.2.6, la population actuelle de certains villages semble y justifier l'aménagement d'un système collectif d'adduction d'eau. L'expansion de la plupart des collectivités villageoises, pendant la période de planification, se fera sur la base de puits et de fosses septiques individuels. On ne pourra envisager d'y aménager des systèmes collectifs d'adduction d'eau que si le besoin en existait déjà en 1974.
[PAR. 3.2.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 8B, LE 30 AOÛT 1980.]

3.2.4 LES PHASES D'AMÉNAGEMENT DES SYSTÈMES D'ADDUCTION D'EAU ET D'ÉGOUTS

Le Conseil entend aménager en priorité les systèmes d'adduction d'eau et d'égouts destinés à desservir tous les terrains désignés "Zones urbaines principales" à l'Annexe "A". Il considère l'aménagement des canalisations dans la Collectivité urbaine du Sud et, même si leurs études de conception et d'urbanisme se poursuivent, leur construction devra attendre que les travaux de première priorité susmentionnés soient presque terminés.
[PAR. 3.2.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 61 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 3.2.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

3.2.5 LES EAUX PLUVIALES

Selon le ministère de l'Environnement de l'Ontario, le déversement des eaux pluviales dans les cours d'eau de la zone d'aménagement affecte la qualité de l'eau. Il faut absolument remédier à ce problème si l'on veut préserver l'équilibre écologique de la région. Certes, le traitement des eaux pluviales n'est pas une pratique très généralisée en Ontario, mais il convient de s'occuper sérieusement de cette question, eu égard aux ressources en eau de l'avenir. Deux mesures s'imposent si l'on veut réduire les dommages causés aux ressources en eau par le déversement des eaux pluviales:

(1) prévenir la contamination des eaux pluviales;

(2) traiter les déversements d'eaux pluviales.

La première de ces mesures implique, par exemple, l'emploi d'aspirateurs pour nettoyer les rues et (ou) l'adoption de procédures d'évacuation. La seconde comprend, notamment, la retenue des eaux pluviales, la séparation des corps solides et la désinfection. L'application de l'une ou l'autre de ces mesures dépend de la nature du cours d'eau à préserver et de l'utilisation qui en est faite. On préférera donc à la voie autoritaire l'instauration de certains types de contrôle, en fonction de la compatibilité des aménagements avec la planification globale en matière d'écoulement des eaux.

C'est à la Municipalité régionale et au ministère ontarien de l'Environnement qu'il revient de définir des normes de qualité de l'eau et des critères connexes de traitement, pour atteindre les objectifs fixés en matière de contrôle et d'amélioration de la qualité de l'eau. C'est dans ce but que la Municipalité régionale a entrepris, avec des ingénieurs-conseils, une étude des méthodes de traitement des eaux pluviales, et qu'elle propose de faire effectuer une analyse pilote des eaux d'écoulement de la Collectivité urbaine du Sud. Le Conseil prendra donc toutes les mesures nécessaires pour assurer le traitement adéquat des eaux pluviales avant qu'elles ne se déversent dans les cours d'eau de la région.
[PAR. 3.2.5 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

3.2.6 L'ÉLECTRICITÉ, LE GAZ ET LE TÉLÉPHONE

Les organismes appropriés pourront fournir ces services aux collectivités nouvelles sans que ceci pose de problèmes prévisibles ou restreigne la nature de l'expansion urbaine. Le Conseil estime toutefois que ces organismes doivent être tenus bien informés et une planification plus détaillée leur permettra de mieux faire leurs propres prévisions. Ceci est particulièrement vrai pour ce qui concerne l'identification des droits de passage requis, afin de pouvoir envisager d'autres circuits longtemps à l'avance.

3.2.7 LES INTENTIONS DU CONSEIL

En résumé, le Conseil propose:

(1) de poursuivre l'aménagement de systèmes d'adduction d'eau, d'égouts collecteurs et d'épuration des eaux-vannes, afin de répondre aux besoins de la population croissante de la zone d'aménagement;

(2) d'aménager, en priorité, les systèmes d'adduction d'eau, d'égouts collecteurs et d'épuration des eaux-vannes destinés à desservir toutes les "zones urbaines principales" figurant à l'Annexe "A";

(3) que la Municipalité régionale et le ministère de l'Environnement de l'Ontario définissent des procédures réglementaires pour l'épuration de toutes les eaux pluviales provenant des zones urbanisées ou en cours d'urbanisation et qu'ensuite soient déterminées les responsabilités respectives des municipalités régionale et locales, de concert avec le gouvernement provincial; [PAR. 3.2.7(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

(4) d'informer les sociétés de services publics des plans plus détaillés qui seront élaborés et de la répartition spatiale et temporelle des futurs projets d'aménagement, et de définir avec elles les futurs droits de passage requis par leurs services;

(5) de veiller à ce que tous les équipements nécessaires à l'épuration des eaux pluviales soient installés de manière à desservir les nouveaux aménagements.

PARTIE 4

4.0 LES RESSOURCES CULTURELLES ET LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Il est aussi important d'assurer la protection et la mise en valeur de l'héritage social et culturel de la région que de son environnement et de ses ressources naturelles. Bien que ses pouvoirs d'intervention directe soient assez limités en ce qui concerne les problèmes d'esthétique, le Conseil juge nécessaire de définir des normes assez strictes à cet égard, et de préserver l'héritage culturel de la région. Aussi se préoccupe-t-il, d'un point de vue différent mais tout aussi important, du niveau élevé des investissements requis pour réaliser les équipements collectifs qui permettront de fournir à la population des services adéquats en matière de bien-être social.

4.1 L'ESTHÉTIQUE DE LA RÉGION

L'environnement naturel de la zone d'aménagement possède de nombreuses qualités esthétiques et topographiques. Les terrains relativement plats de l'Est et les collines de l'Ouest, aux fonds rocheux affleurants, sont sillonnés de rivières et de ruisseaux; en outre, les accidents naturels du terrain (crêtes, escarpements, chutes d'eau) augmentent la variété des paysages. La question de la protection des paysages est examinée au paragraphe 5.6.3, mais il faut y rattacher celle de l'aspect esthétique des édifices en milieu rural.

La zone urbaine est magnifiquement encadrée par les collines de la Gatineau, au nord de la rivière des Outaouais. Son centre jouit, en outre, d'une situation privilégiée puisqu'il occupe le rebord de la falaise surplombant l'Outaouais dont la largeur, à cet endroit, est comparable à celle d'un lac. La colline du Parlement, s'élevant à 50 mètres au-dessus de la rivière, constitue un élément fondamental de ce paysage, tant sur les plans visuel que symbolique.

De façon générale, l'aspect esthétique de la zone urbanisée est conditionné par deux facteurs principaux: la relative dispersion des édifices commerciaux et gouvernementaux, qui permet de réduire leur impact visuel et la disposition linéaire des espaces verts, qui aère considérablement le secteur et confère au paysage urbain une esthétique spacieuse.

L'expansion progressive de cette zone n'a pas toujours eu les résultats que l'on aurait pu en attendre quant à l'aspect physique de l'environnement urbain. La croissance de la Région étant destinée à se poursuivre, il importe que l'on exploite au mieux les sites naturels et artificiels les plus remarquables.

Il importe, en outre, de définir une structure de mise en valeur des zones aménagées. Les districts du périmètre urbain devraient être différenciés par leur aspect visuel autant que par leur fonction et leur emplacement. Il faut également tenir compte, pour chacun d'entre eux, de l'aspect des panneaux de signalisation, des divers équipements routiers et des immeubles.

Les règlements de zonage permettent aux municipalités locales, entre autres choses, de contrôler la hauteur, le volume, l'emplacement et l'aspect esthétique de tous les édifices, ainsi que leur espacement. Lorsqu'elles ont adopté leur propre plan directeur, les municipalités locales peuvent, dans le cadre d'un projet d'aménagement, exiger la création et l'entretien d'un paysage adéquat, et réglementer la délimitation des terrains.

La ville d'Ottawa a chargé un comité de conception d'examiner les projets d'aménagement localisés le long des routes principales, ou contigus à des terrains appartenant à la Ville, à la Municipalité régionale, au gouvernement provincial, au gouvernement fédéral ou à des gouvernements étrangers.
[PAR. 4.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Le Conseil propose:

(1) de recommander aux municipalités locales d'avoir pleinement recours aux pouvoirs qui leur sont conférés en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire ou de toute autre loi pouvant être adoptée dans le but de contrôler l'aspect esthétique des projets d'aménagement;

(2) de veiller à ce que ses propres édifices ou nouvelles constructions jouissent de certaines qualités esthétiques, ceci s'appliquant à la structure même aussi bien qu'à son environnement;

(3) d'étudier, avec les municipalités locales, la possibilité de créer un comité consultatif ou tout autre mécanisme adéquat pour participer à l'analyse des qualités esthétiques de certains projets d'aménagement.

4.2 LES MONUMENTS, LES SITES ET LES SECTEURS HISTORIQUES

Le volume démographique de la zone d'aménagement devant continuer à s'accroître, il ne fait aucun doute que les monuments et sites historiques ne faisant pas partie du domaine public seront de plus en plus menacés. Ils risqueront, en effet, soit d'être détruits pour laisser la place à d'autres immeubles, soit d'être cachés ou enlaidis par

d'autres constructions, ce qui en diminuerait l'intérêt, esthétique ou autre. Les monuments et sites historiques sont identifiés sur les cartes n°s 11, 12 et 13*. Tous les monuments identifiés ne devront pas automatiquement être préservés mais il faudrait en évaluer l'intérêt historique avant d'en envisager la démolition.
[PAR. 4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 44 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]

D'autres monuments historiques peuvent être désignés dans les plans directeurs locaux. En fait, l'efficacité de tout programme de conservation des monuments historiques dépendra de l'intérêt et des efforts manifestés au niveau local. Il est aussi souhaitable d'étudier le cas de certains secteurs historiques de la même manière que pour les édifices ou les groupes d'édifices. C'est donc, là encore, une question que les municipalités locales devront examiner lors de l'élaboration d'un plan directeur local. Dans le passé, les municipalités n'ont guère disposé des pouvoirs nécessaires pour protéger adéquatement leurs monuments et sites historiques, faute de lois leur permettant d'agir.

Le Conseil considère que les monuments et sites historiques de valeur doivent être identifiés dans ce Plan, afin d'attirer l'attention des municipalités sur les éléments qu'il serait souhaitable de préserver, et afin que ces dernières et les autres gouvernements et organismes officiels puissent prendre les mesures qui s'imposent.

Le Conseil propose:

(1) que, dans le cadre de ce Plan, les monuments, sites et secteurs présentant un intérêt historique (y compris ceux qui présentent un intérêt patrimonial) soient ceux identifiés dans l'inventaire de la CCN, l'inventaire de la Commission des sites archéologiques et historiques de l'Ontario, l'inventaire des Dossiers publics et des Archives de l'Ontario, l'Inventaire canadien des édifices historiques et l'inventaire de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Pour la mise en oeuvre de ses politiques, le Conseil adoptera, par résolution, les listes ci-dessus, répertoriant et localisant ces sites, secteurs et monuments historiques; il les amendera de temps à autre, lorsque d'autres études auront été effectuées. A cet égard, il tiendra également compte des inventaires qu'auront fait les municipalités locales de la Région;
[PAR. 4.2(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 44 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 4.2(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

*On peut obtenir une carte et une liste des monuments historiques auprès du Service régional de l'urbanisme.

(2) de demander que soit achevé "L'inventaire canadien des édifices historiques", concernant la zone d'aménagement et préparé par le Service des lieux historiques nationaux, afin que soit effectué le recensement global de tous les monuments, les sites et les secteurs historiques de valeur;
[PAR. 4.2(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 44 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]

(3) avant que ne soient entrepris des travaux publics ou adoptés des règlements de zonage, que l'on tienne compte de leur effet éventuel sur les monuments, les secteurs et les sites historiques;

(4) d'étudier les voies et moyens par lesquels il pourra acquérir, aider à acquérir ou à protéger les monuments, sites et secteurs historiques, dans la mesure où la loi le lui permettra.

4.3 LES ÉQUIPEMENTS ET LES SERVICES COLLECTIFS

4.3.1 INTRODUCTION

L'organisation des services collectifs (en matière d'éducation, de loisirs, de santé etc.) dépend étroitement des équipements existants, puisque ce sont essentiellement ces derniers qui permettront aux premiers d'atteindre l'usager de façon aisée et pratique. L'absence, l'inadéquation ou l'insuffisance de ces équipements affectent la qualité des services collectifs pouvant être fournis. Un grand nombre d'équipements collectifs assurent des services au niveau de la localité ou du quartier, et relèvent ainsi des municipalités ou organismes locaux, et non pas de la Municipalité régionale. Par ailleurs, la nature exacte des besoins auxquels ils doivent répondre ne peut bien souvent être connue qu'après la réalisation de travaux d'urbanisme au niveau de la collectivité, qu'il s'agisse de l'étude des collectivités existantes ou de la préparation des plans de lotissement pour en créer de nouvelles. Les équipements collectifs sont des éléments importants de l'ensemble des mesures destinées à améliorer le mieux-être social des habitants; il est donc essentiel que le Conseil définisse ses rapports avec les municipalités locales et les autres organismes, dans ce domaine.

Selon leur nature, les équipements collectifs font l'objet d'une triple préoccupation de la part du Conseil. Premièrement, le Conseil lui-même a la responsabilité immédiate d'en fournir un certain nombre et d'en assurer le fonctionnement. C'est le cas des foyers pour personnes âgées, que le Conseil est tenu de construire et de gérer. Il est également tenu de créer et de gérer des garderies lorsqu'une municipalité locale lui en fait la demande. Bien qu'il ne soit pas directement responsable de la création des cliniques, le Conseil doit veiller à la satisfaction des besoins des particuliers en ce domaine. Il doit également participer au financement de la construction d'hôpitaux.

Deuxièmement, dans le cadre de l'aménagement de la zone d'aménagement, le Conseil doit veiller à ce que l'on utilise au maximum les équipements existants et à ce que les politiques d'aménagement proposées ne contrecarrent pas la création de tout nouvel équipement pouvant être nécessaire. Il est particulièrement important, à cet égard, de prévoir des parcs et des écoles; ce sont, en effet, des services locaux essentiels, représentant des investissements majeurs. Bien que cette préoccupation générale soit particulièrement évidente dans ce dernier cas, elle vise également les bibliothèques, les centres communautaires et les services de police et de lutte contre l'incendie.

Troisièmement, le Conseil s'intéresse à l'emplacement des organismes les plus importants, dans la mesure où ils affectent les services régionaux et, surtout, les routes et les transports en commun. Dans cette troisième catégorie d'équipements figurent les universités, les collèges communautaires et les hôpitaux.

La politique générale du Plan vise donc à répondre à ces trois préoccupations, c'est-à-dire à assurer, premièrement, que la Municipalité régionale pourra assurer économiquement ses responsabilités immédiates; deuxièmement, que l'aménagement se fera selon une structure telle qu'il sera possible aux municipalités, conseils et autres organismes locaux, d'assurer, de manière adéquate, les services collectifs qui relèvent de leur compétence; troisièmement, que l'emplacement des principaux établissements sera choisi en fonction des transports et des services publics.

Cette préoccupation du Conseil en matière d'équipements collectifs non seulement se reflète dans les paragraphes ci-dessous mais constitue également un facteur important lors de la définition du taux et de la structure de croissance. Ceci est mentionné au paragraphe 2.2.1 et se rattache surtout à la seconde des trois préoccupations définies ci-dessus.

4.3.2 LES CENTRES COMMUNAUTAIRES

L'expression "centre communautaire" s'applique à toute construction comprenant un hall ou des salles ouverts au public. Les centres communautaires peuvent être spécialement construits pour répondre à un objectif précis ou peuvent occuper certains locaux d'immeubles plus importants. En vertu de la Loi sur les centres communautaires, des subventions provinciales sont accordées aux municipalités locales pour leur permettre d'assumer les coûts de construction, de transformation, d'agrandissement, d'achat ou de rénovation de centres communautaires*.

---

*Ces subventions sont également disponibles, en vertu de la Loi sur les centres communautaires, pour les terrains de sports, les piscines et patinoires intérieures et extérieures.

Les centres communautaires font souvent partie, surtout dans les zones urbaines, de complexes plus importants comprenant un parc, une piscine intérieure ou une patinoire intérieure de hockey (voir carte n° 14). Ils peuvent, en outre, regrouper eux-mêmes d'autres services, tels qu'une garderie ou, spécialement dans les zones rurales, une bibliothèque.

Il y a un double avantage à regrouper plusieurs équipements collectifs au même endroit, ou plusieurs services sous le même toit. Le premier est que la proximité de services connexes les rend plus accessibles; le second est que cette procédure exige moins de terrains et de locaux. Le fait qu'il existe des subventions provinciales pour la réalisation de plusieurs types d'équipements constitue un autre encouragement à l'extension des centres communautaires. Les types d'activités pouvant être regroupées dans un même centre ne se limitent d'ailleurs pas à celles mentionnées ci-dessus; comme on le verra plus loin, le fait de combiner des centres communautaires avec des écoles et des centres communautaires de services sociaux offre des avantages certains. Certes, cela n'est pas toujours possible car il n'est pas toujours utile, par exemple, de construire un centre communautaire par école. Le Conseil estime qu'il revient à chaque municipalité locale de définir les types d'équipements devant être regroupés dans les centres communautaires.

Tableau n° 4.1

Parcs existants en 1972[a]

	Parcs locaux[b]	Parcs régionaux[c]	Parcs non aménagés[d]
Ottawa	230 ha	86 ha	445 ha
Vanier	1 ha	--	11 ha
Rockcliffe Park	1 ha	--	13 ha
Nepean	108 ha	40 ha	55 ha
Gloucester	48 ha	18 ha[e]	--
Total	388 ha	144 ha	524 ha

[a] Il faut y ajouter d'autres espaces libres ou naturels qui, en mars 1974, n'étaient pas encore ouverts au public.

[b] Il s'agit des parcs dits "de quartier", "de district" ou "communautaires", qui sont destinés à répondre au besoins d'un secteur précis, par opposition à ceux qui doivent répondre aux besoins de toute une municipalité. On inclut dans cette catégorie les parcs de district puisqu'ils répondent aussi aux besoins d'un "quartier" ou d'une "Communauté". Ces parcs sont essentiellement consacrés aux activités récréatives.

[c] Il s'agit ici de parcs destinés à répondre aux besoins de toute une municipalité, ou de grandes parties de celle-ci; la ville d'Ottawa les appelle "parcs municipaux" ou "parcs régionaux". Ces parcs sont essentiellement consacrés aux activités récréatives, et le parc de la Gatineau, par exemple, ne répond donc pas à cette définition. Y répondent, par contre, le parc de Mooney's Bay et le parc Brewer.

[d] Il s'agit ici de parcs essentiellement consacrés aux activités "libres" ou "non organisées", et non pas à des jeux ou à sports actifs. Ce sont, principalement, les parcs de la C.C.N., bien que certains d'entre eux soient gérés par la ville d'Ottawa, pour des activités récréatives; ils figurent alors dans les deux premières colonnes. Une petite fraction de ces 524 hectares n'était pas aménagée en parcs en mars 1974. Les différents points d'observation de la promenade de l'Outaouais sont compris dans ce chiffre total, à l'exclusion de tout autre terrain situé le long des promenades.

[e] Ce chiffre comprend le terrain de 12 ha situé près de "Green Creek" et appartenant à la ville d'Ottawa. Au mois de mars 1974, seule une petite partie de ce terrain était aménagée sous forme de parc.

[PAR. 4.3.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

4.3.3 LES PARCS

Le Plan distingue trois catégories de parcs: les parcs locaux, les parcs régionaux et les parcs non aménagés. Certaines municipalités locales utilisent toutefois une terminologie différente. C'est dans les secteurs urbanisés de la zone d'aménagement que les parcs des deux premières catégories sont les plus nécessaires; ceux de la troisième catégorie pourront être prévus dans les secteurs ruraux de la zone d'aménagement ou même à l'extérieur de celle-ci (le parc de la Gatineau, par exemple).

Le tableau n° 4.1 indique la superficie des parcs existants actuellement dans les cinq municipalités urbaines de la zone d'aménagement. La carte n° 15 montre l'emplacement des parcs les plus importants à l'intérieur de la ceinture de verdure.

Bien qu'il soit difficile de définir des normes quant à la superficie des parcs, et que celles que l'on puisse établir soient plus ou moins arbitraires, quatre des cinq municipalités du tableau n° 4.1 se sont résolues à le faire. Ces normes sont indiquées au tableau n° 4.2

Tableau no 4.2

Normes de superficie des parcs

	Parcs locaux	Parcs régionaux	Parcs non aménagés
Ottawa [a]	1,6 ha / 1 000 pers.	2,4 ha / 1 000 pers.	4,0 ha / 1 000 pers.
Vanier [b]	0,5 ha / 1 000 pers.	–	–
Rockcliffe Park	Comme on n'y prévoit aucun aménagement important, aucune norme n'a été fixée.		
Nepean [c]	1,2 ha / 1 000 pers.	–	–
Gloucester [d]	1,2 ha / 1 000 pers.	0,8 ha / 1 000 pers.	–

[a] D'après la liste normative préparée par le Service des loisirs d'Ottawa.

[b] D'après le plan directeur de Vanier de 1972.

[c] D'après le plan directeur de Nepean de 1972. Les besoins de Nepean en parcs régionaux et non aménagés n'ont pas été quantifiés.

[d] D'après le plan directeur de la Ville de Gloucester, amendement no 1, section Nord-Est 1966. Les normes varient en fonction des divers quartiers de la ville.

[PAR. 4.3.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

Sauf pour Vanier, les normes définies à l'égard des parcs locaux sont toutes très semblables, alors que celles concernant les autres catégories de parcs diffèrent beaucoup. Si l'on se base sur les normes qu'elles se sont elles-mêmes fixées, toutes ces municipalités, à l'exception de Nepean et de Gloucester, sont bien en deçà de minima définis pour les parcs locaux, et toutes, sans exception, sont en deçà de minima définis pour les autres catégories de parcs, bien que les parcs régionaux et non aménagés ne doivent pas nécessairement être situés dans la municipalité qu'ils desservent.

Ceci est dû au fait que les banlieues à développement rapide de Nepean et de Gloucester ont été favorisées par les dispositions de la Loi sur l'aménagement du territoire, en vertu desquelles, lorsqu'il y a lotissement de terrains, 5% de la superficie lotie leur sont attribués par le propriétaire, en vue d'en faire des parcs, ou leur sont accordés sous forme de versements de sommes. Toutefois, cette disposition ne permet généralement même pas de subvenir aux

besoins en parcs locaux, sauf lorsque le projet de lotissement prévoit peu d'unités de logement multifamilial; il faut donc aussi y acheter des terrains pour respecter les normes.*

On peut donc conclure que la création de parcs souffre actuellement de deux handicaps fondamentaux. Le premier provient du fait que, dans les secteurs anciennement urbanisés, même les exigences minimales ne sont pas respectées. La carte n° 16 montre l'emplacement des parcs dans les zones aménagées.

Le second handicap concerne la création de parcs régionaux essentiellement consacrés aux activités récréatives, comme les parcs Carlington et Brewer. Etant donné que leur aménagement exige des superficies très importantes et que certaines municipalités commencent à manquer, ou manquent déjà, de terrains, il est à craindre qu'elles ne seront pas en mesure d'en aménager d'autres à l'intérieur de leurs propres limites. Ces parcs ne peuvent, de toutes façons, être créés au moyen de la règle des 5%.

Les parcs régionaux desservent généralement plus d'une municipalité locale et la tâche de les créer ne devrait pas incomber à une seule d'entre elles qui, comme on l'a déjà vu, ne disposerait peut-être pas des terrains nécessaires. Le Conseil estime que, dans ce domaine, la Municipalité régionale a un rôle à jouer; elle pourrait, en effet, après certaines modifications de sa loi organique, aider à répondre aux besoins futurs en matière de parcs régionaux et à créer un réseau régional d'espaces verts. Le Conseil pourrait également jouer un rôle de coordonnateur, en évaluant les besoins et les ressources de la zone d'aménagement en matière de loisirs, dans le but de créer un mécanisme destiné à aider les municipalités locales et les autres organismes à exécuter leur tâche. Ceci permettrait de minimiser les lacunes et les doubles-emplois.

Comme l'indique le tableau n° 4.2, les normes applicables aux parcs varient d'une municipalité locale à l'autre, certaines n'en ayant d'ailleurs pas définies. Etant donné que les situations varient, non seulement d'une municipalité à l'autre, mais aussi d'un district à l'autre à l'intérieur d'une même municipalité, les besoins en parcs varient également. La zone d'aménagement, qui est composée de secteurs urbains à faible, moyenne et forte densité,

---

*Les amendements apportés à la Loi sur l'aménagement du territoire en 1973 autorisent les municipalités locales à exiger des terrains pour l'aménagement de parcs, à raison de 0,4 hectare pour 120 unités d'habitation, pourvu qu'elles aient adopté un plan directeur comportant l'évaluation de leurs besoins dans ce domaine, lesquels auront dû être approuvés par le Ministre, après amendement de la Loi.

En vertu de sa propre loi, la ville de Gloucester peut exiger deux hectares de parcs pour 1 000 personnes, dans le cadre de tout projet d'aménagement multifamilial.

[PAR. 4.3.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

de villages, de résidences de campagne et de propriétés agricoles, ne se prête pas à la formulation de normes uniformes, applicables partout de la même façon. Il est cependant nécessaire d'établir certaines directives pour les besoins en espaces verts des municipalités locales qui ne se sont pas fixées de normes dans leur plan directeur.

Un bon nombre de municipalités de l'Ontario appliquent une norme de 4 hectares d'espaces verts pour 1 000 personnes; cette norme pourrait servir de directive générale en attendant que les municipalités locales adoptent, dans leur plan directeur, des normes répondant mieux à leurs besoins.

Outre les parcs situés à l'intérieur de la limite externe de la ceinture de verdure, il existe d'autres espaces verts importants, comme la Ferme expérimentale et l'Institut de recherche animale. Les politiques applicables à ces vastes espaces verts sont exposées au paragraphe 2.5.2.

Le Conseil propose:

(1) de demander au gouvernement provincial de modifier la loi afin de permettre à la Municipalité régionale d'acheter des terrains pour y aménager et y exploiter des parcs, de sorte que le Conseil puisse contribuer activement à la création de parcs régionaux et d'un réseau régional d'espaces verts;
[PAR. 4.3.2(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(2) d'évaluer, en collaboration avec les municipalités locales et les autres organismes concernés, les besoins et les ressources de la zone d'aménagement en matière de loisirs;

(3) de mettre en application les directives suivantes, lors de l'approbation ou de l'examen des plans de lotissement ou de copropriété, des règlements de zonage et des amendements aux plans directeurs locaux qui s'appliquent aux terrains non aménagés au moment de l'adoption du Plan par le Conseil, jusqu'à ce que les municipalités locales aient adopté leurs propres normes au moyen d'un plan directeur local, à moins qu'elles ne l'aient déjà fait, enquel cas les normes établies dans le plan directeur local seraient applicables:
[PAR. 4.3.3(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 16 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]
[PAR. 4.3.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

- 2 hectares de parcs pour 1 000 personnes dans les secteurs urbains, et

- 4 hectares de parcs pour 1 000 personnes pour la création d'espaces verts publics qui seront, soit des parcs de secteurs urbains, soit des parcs plus vastes (naturels ou semi-naturels) de secteurs ruraux.

(4) de mettre en application la directive suivante, lors de l'approbation ou de l'examen des règlements de zonage et des amendements aux plans directeurs locaux qui concernent les terrains déjà aménagés au moment de l'adoption du Plan par le Conseil, jusqu'à ce que les municipalités locales aient adopté leurs propres normes au moyen d'un plan directeur local à moins qu'elles ne l'aient déjà fait, en quel cas les normes établies dans le plan directeur local seraient toujours applicables:

- 1 hectare de parcs locaux pour 1 000 personnes

[PAR. 4.3.3(4) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

4.3.4 LES ÉCOLES

Quatre organismes sont responsables de la création d'écoles dans la zone d'aménagement. Ce sont le Conseil scolaire d'Ottawa et le Conseil des écoles catholiques romaines séparées d'Ottawa, desservant Ottawa, Vanier et Rockcliffe Park, ainsi que le Conseil scolaire de Carleton et le Conseil des écoles catholiques romaines de Carleton, desservant les autres municipalités. Les cartes n°s 17 et 18 montrent l'emplacement des écoles actuelles.

Pour calculer le nombre d'écoles nécessaires, il convient de n'examiner que les secteurs déjà largement urbanisés car toute insuffisance temporaire dans les secteurs en cours d'aménagement pourra être comblée par la construction de nouvelles écoles, au fur et à mesure des travaux de lotissement. Par contre, dans ces nouveaux secteurs, on peut prévoir que toute école actuellement insuffisamment utilisée le sera totalement lorsque les collectivités concernées seront parvenues au terme de leur développement.

La carte n° 19 montre, pour les secteurs déjà largement urbanisés en 1972, les écoles primaires qui avaient trop de place et celles qui en manquaient, en 1971-1972*. A long terme, le nombre d'élèves peut être calculé à partir des prévisions faites sur le nombre d'enfants d'âge scolaire.**

Pour l'ancien comté de Carleton, il est prévu que la proportion du groupe d'âge de 5 à 14 ans, par rapport à la population totale, passera de 21%, en 1966, à 15%, en 2001. Cette relative diminution n'empêchera cependant pas une augmentation absolue de ce groupe d'âge, par suite de l'accroissement du volume démo-

---

* Les données à partir desquelles ont été calculés les rapports entre la capacité d'accueil des écoles et leur nombre d'élèves ont été fournies par les conseils scolaires en 1971 et 1972. Il faut cependant signaler qu'elles ne correspondaient pas toujours aux mêmes périodes. En outre, les écoles "primaires" indiquées comprennent toutes les écoles de la maternelle à la 8ème année.

**Le Plan est basé sur l'hypothèse que les prévisions du gouvernement de l'Ontario se réaliseront probablement. Prévisions démographiques par comté et par groupe d'âge de 5 ans, de 1966 à 2001. Hypothèses: taux de fécondité B, migration de 50 000 par an. Ministère du Trésor et de l'Économie, 1970.

graphique total. A cet égard, la nécessité de créer des écoles dans les nouveaux secteurs ne pose pas de gros problèmes, en matière de planification globale à long terme. Il est cependant fort probable que le nombre d'élèves des secteurs déjà urbanisés continuera à diminuer. Ce phénomène n'aura toutefois pas nécessairement des conséquences graves car, si certaines écoles existantes sont inutilisées ou même excédentaires au cours de la période de planification, elles permettront de répondre à d'autres besoins collectifs, tels que les besoins des parcs locaux.

En règle générale, les quatre conseils autorisent la collectivité à utiliser leurs établissements et terrains scolaires, en dehors des heures de cours. De plus, il arrive parfois que les écoles et les établissements collectifs soient construits sur le même site. Ceci permet, non seulement d'économiser la surface au sol nécessaire, mais aussi d'encourager l'utilisation commune d'équipements adjacents. On peut déjà en voir des exemples à Glencairn, ainsi qu'en plein coeur d'Ottawa, avec le projet de complexe composé du parc St-Luc et de l'école publique Elgin. Le Conseil approuve ce genre de collaboration des conseils scolaires et des municipalités locales, car elle profite à la collectivité toute entière. Par ailleurs, on gagne de la place en créant une école à proximité d'un parc.

En résumé, donc, le Conseil:

(1) attend des conseils scolaires qu'ils prévoient leurs besoins futurs en fonction de ce Plan et d'autres plans ultérieurs, plus détaillés;

(2) étudiera, en collaboration avec les municipalités locales et les conseils scolaires, lors de l'examen ou de l'approbation des plans de lotissement, la possibilité de choisir, pour l'aménagement d'écoles, des sites contigus à un parc local ou à un centre communautaire prévus dans le plan de lotissement;

(3) demandera aux conseils scolaires de proposer, tout d'abord aux municipalités locales, puis à la Municipalité régionale, d'acheter tout terrain scolaire dont elles n'auraient plus besoin;

(4) demandera aux municipalités locales, par accord de lotissement ou autrement, de s'assurer que les conseils scolaires pourront disposer de terrains aux prix les plus bas possibles.

4.3.5 LES HÔPITAUX

Le ministère de la Santé de l'Ontario est l'organisme responsable du développement des services hospitaliers de la province. Il doit en évaluer les besoins et tout projet de construction d'hôpital doit recevoir son approbation. La Province assume une partie

des coûts de construction et la Municipalité régionale cette fraction du solde que le conseil d'administration de l'hôpital n'est pas en mesure de rassembler par ses propres moyens.

Deux organismes consultatifs ont été créés par la Province pour faire connaître au ministère de la Santé les besoins en services hospitaliers éprouvés par la collectivité. Le Conseil de planification des hôpitaux de la région d'Ottawa évalue les besoins en services hospitaliers, tandis que le Conseil de la Santé du district régional d'Ottawa-Carleton, créé en 1974, coordonne tous les programmes de santé de la Municipalité régionale. Ces organismes sont composés de représentants des municipalités, des hôpitaux et des associations médicales, ainsi que de particuliers.

En 1974, il existait environ 3 600 lits d'hôpitaux à Ottawa-Carleton, répartis entre neuf hôpitaux* et "Beacon Hill Lodge". Il faut ajouter à cela le Centre médical de la Défense nationale, réservé aux membres, actuels et anciens des Forces armées. La carte n° 20 indique l'emplacement de ces divers établissements.

Le tableau n° 4.3 montre que les constructions en cours ou projetées, avant 1973**, augmenteront le nombre de lits disponibles de la manière suivante:

Tableau nº 4.3

Type de service	Nombre de lits existants ou en projet [a]
Traitement actif	2 899
Psychiatrie	245 [b]
Maladies chroniques	727
Réadaptation générale	50
Réadaptation spéciale	100

[a] Chiffres tirés de listes fournies par le ministère de la Santé et ayant fait l'objet de quelques corrections mineures (1973)

[b] Sans compter le nombre de lits réservés aux enfants

La population de la région devant atteindre 1 000 000 de personnes, selon le Plan directeur, la demande en lits d'hôpitaux sera bien supérieure à celle prévue par les projets de construction mentionnés ci-dessus. Les normes utilisées et les méthodes de prestation des services de santé pouvant changer, on ne peut prévoir avec précision l'importance de cette demande; toutefois, en fonction des normes de 1973, il faudrait 1 100 lits supplémentaires en traitement actif, 221 en psychiatrie, 273 pour les maladies chroniques et 100 en réadaptation générale, ces chiffres ne tenant pas compte des augmentations démographiques hors de la zone d'aménagement. On peut toutefois affirmer que l'importance de la demande sera telle que l'agrandissement des établissements existants ou en projet en 1974 ne suffira pas à la satisfaire et qu'il faudra construire un ou plusieurs hôpitaux supplémentaires.

---

*L'hôpital civic d'Ottawa, l'hôpital Général d'Ottawa, l'hôpital Montfort, l'hôpital Riverside d'Ottawa, l'hôpital Grace de l'Armée du salut, l'hôpital St-Vincent, l'hôpital Royal d'Ottawa, l'hôpital Perley et l'Hôpital pour enfants de l'Est de l'Ontario.

**L'Hôpital pour enfants de l'Est de l'Ontario, l'hôpital Queensway- Carleton et le nouvel hôpital Général et Centre de réadaptation d'Ottawa.

Le nombre de lits existants ou en projet, pour les services de traitement actif, permettra de satisfaire aux besoins d'environ 725 000 habitants. On ne s'attend pas à ce que ce niveau soit atteint avant la fin des années 1980; il est donc fort peu probable que de nouveaux hôpitaux, autres que ceux déjà prévus, soient nécessaires d'ici là. Des changements pouvant survenir à l'égard des méthodes de prestation des services hospitaliers*, de la définition des normes provinciales et de la structure d'âge de la population, il n'est pas possible de prévoir avec précision les besoins hospitaliers qui apparaîtront pendant les années 1980. Les remarques d'ordre général qui suivent reflètent cependant certaines idées quant aux problèmes d'utilisation de la surface au sol, qui se posent à l'égard de la planification hospitalière préparée par le ministère de la Santé en 1973.

Le Ministère estime que l'on ne peut fixer aucune norme rigide quant à la taille optimale d'un hôpital; il considère toutefois, sur un plan général, que le minimum devrait être de 75 à 100 lits, et que le maximum ne devrait pas dépasser 750 à 800 lits, limite au-delà de laquelle il devient difficile d'assurer une coordination adéquate des activités et d'atteindre une efficacité satisfaisante. Etant donné que les hôpitaux de la zone d'aménagement desservent une région étendue, il est peu probable que l'on y construise de nouveaux hôpitaux de moins de 300 lits. Bien qu'aucune norme provinciale ne permette de traduire ces chiffres en surface au sol nécessaire, on peut considérer qu'un minimum de 4 hectares est assez réaliste. Les hôpitaux ne sont pas de gros "consommateurs" de terrains, dont les emplacements doivent être réservés longtemps avant le début des travaux de construction; ils peuvent donc être incorporés au second niveau de planification, pour les zones en cours d'aménagement. La condition principale du choix de leur emplacement est qu'ils soient facilement accessibles par transports en commun et routiers; il n'est toutefois pas indispensable qu'ils soient situés au centre d'une localité. En conséquence, le Conseil de planification des hôpitaux de la région d'Ottawa a fait savoir que de nouveaux sites hospitaliers ne seraient pas nécessairement requis dans les zones de croissance prévues hors de la ceinture de verdure et que les besoins de leurs résidents pourraient être satisfaits par la création de nouveaux hôpitaux dans la limite interne de la ceinture de verdure.

Le Conseil propose:

(1) d'exiger que l'emplacement de tout nouvel hôpital soit soumis à son approbation, laquelle ne sera donnée qu'après consultation des municipalités locales;

(2) de veiller à ce que tous les hôpitaux soient bien desservis par le réseau routier et les transports en commun qui seront aménagés;

---

*Il faut mentionner à ce sujet l'évolution possible des centres communautaires qui pourraient assurer, au niveau local, certains des services actuellement fournis par les hôpitaux.

(3) de demander au Conseil de planification des hôpitaux de la région d'Ottawa, ou à l'organisme qui lui succédera, qu'il lui fasse connaître toute évolution des besoins en services hospitaliers et des mécanismes permettant de répondre à ces besoins.

4.3.6 LES SERVICES DE POLICE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

4.3.6.1 Les services de lutte contre l'incendie

La création d'un service de lutte contre l'incendie relève de chaque municipalité locale et, comme l'indique la carte n° 21, la plupart d'entre elles disposent déjà d'au moins une caserne de pompiers. Toutefois, qu'un tel service municipal existe ou non, la collaboration des diverses municipalités permet d'assurer la protection de toute la zone d'aménagement. Cette collaboration peut se faire sous forme de contrats, en vertu desquels une municipalité met ses services à la disposition d'une autre, contre paiement. Outre ces accords contractuels, la zone d'aménagement constitue une entité globale, dans le cadre du Programme provincial d'aide mutuelle. En vertu de ce programme, chaque service municipal de lutte contre l'incendie peut faire appel au(x) service(s) plus proche(s), en cas d'urgence. Contrairement aux accords contractuels, le Programme d'aide mutuelle ne peut être utilisé par les municipalités au moindre prétexte, et celles qui n'assurent aucun service de lutte contre l'incendie ne peuvent y participer. Il existe cependant un accord tacite entre les chefs des casernes de pompiers en vertu duquel tout service doit aider les autres si cela s'avère nécessaire, quels que soient les accords officiellement conclus.

Aucune directive provinciale ne fixe de seuil démographique à partir duquel une municipalité devrait assurer un service permanent de lutte contre l'incendie, au lieu de faire appel à des volontaires; toutefois, le Prévôt des incendies de l'Ontario recommande qu'il y ait un chef de caserne permanent dans toute municipalité de plus de 5 000 personnes. Les municipalités devraient reconnaître la nécessité croissante d'un service permanent de lutte contre l'incendie lorsque l'on autorise la croissance urbaine, l'aménagement intense autour des villages ou la multiplication des résidences de campagne.

4.3.6.2 Les services de police

Les villes sont responsables de la création de leur propre service de police, alors que les cantons et les villages doivent, pour cela, obtenir l'autorisation de la Commission de police de l'Ontario. Ottawa, Vanier, Nepean et Gloucester ont chacune leur propre service de police, tandis que le reste de la zone d'aménagement est desservi par la Sûreté provinciale de l'Ontario. La carte n° 21 indique la répartition des différents postes de police.

De nouveaux postes ne seront nécessaires que si certaines municipalités désirent, en raison de leur croissance, assurer leur propre service de police. Si tel était le cas, la Commission de police de l'Ontario devrait alors étudier l'intérêt du projet proposé. Aucune directive provinciale ne fixe de seuil démographique à partir duquel une municipalité locale devrait avoir sa propre police. Il ne faudrait cependant pas en conclure que toutes les municipalités souhaiteraient avoir leur propre service de police, car cela implique des dépenses supplémentaires assez importantes.

4.3.7 LES BIBLIOTHÈQUES

Les services de bibliothèque sont à la charge des municipalités, qui peuvent recevoir une aide des fédérations régionales. Le gouvernement provincial verse aux fédérations régionales et aux bibliothèques municipales une subvention annuelle par résident, pour couvrir une partie de leurs frais d'exploitation. La zone d'aménagement fait partie du secteur couvert par la Fédération régionale des bibliothèques de l'Est de l'Ontario; celle-ci englobe neuf comtés, en plus de la Municipalité régionale. Le rôle essentiel de cette Fédération est d'améliorer la qualité des services et d'encourager leur création dans les secteurs qui en sont dépourvus. Elle participe, par ailleurs, à la création de bibliothèques de ressources auprès desquelles les petites bibliothèques locales peuvent emprunter des livres; elle leur en prête également directement, et donne des conseils sur la création et la gestion de nouvelles bibliothèques. Cependant, elle ne crée ni ne gère elle-même aucune bibliothèque, ceci relevant des municipalités locales. La carte n° 22 indique la répartition actuelle des bibliothèques; on remarquera que certaines municipalités n'ont pas de bibliothèque publique; toutefois, tous les résidents du secteur desservi par la Fédération régionale des bibliothèques de l'Est de l'Ontario ont le droit d'emprunter gratuitement des livres dans toutes les bibliothèques publiques d'Ottawa. Les municipalités locales peuvent, en outre, conclure des accords entre elles pour permettre le prêt gratuit de livres.
[PAR. 4.3.7 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Les attitudes et les règlements concernant les bibliothèques varient beaucoup d'une municipalité à l'autre. Dans les zones rurales, la création de bibliothèques a souvent été laissée à l'initiative des résidents. Dans les zones urbaines, par contre, c'est la municipalité qui s'en est généralement chargée.

Les bibliothèques des conseils scolaires sont également une ressource exploitable. Celle de l'école publique de Kars, et celle de l'école secondaire de Carleton-Sud, à Richmond, sont ouvertes au public, en vertu de certains accords passés avec le Conseil scolaire de Carleton. Nepean envisage d'ouvrir au public la bibliothèque de l'école secondaire Sir Robert Borden. Cette utilisation des bibliothèques scolaires par le public présente cependant certains inconvénients, car elles ne sont pas ouvertes pendant les heures de classe et elles offrent un choix de

romans relativement limité. C'est pourquoi, si les bibliothèques scolaires peuvent certes compléter les bibliothèques municipales, elles ne peuvent en aucun cas les remplacer.

Les bibliomobiles sont un autre moyen de permettre à un plus vaste public d'avoir accès aux livres. Selon la Fédération, cette solution ne semble actuellement pas réalisable pour des raisons financières. Une bibliomobile a cependant été créée dans les comtés de Stormont, Dundas et Glengarry, qui ont établi un conseil commun pour leur bibliothèque publique et peuvent ainsi bénéficier de la subvention municipale versée annuellement par la Province. Dans la zone d'aménagement, il n'existe aucun conseil global susceptible de gérer une bibliomobile et donc de recevoir cette subvention. Si la Municipalité régionale devenait responsable des services bibliothécaires, non seulement recevrait-elle la subvention municipale annuelle, mais elle pourrait également regrouper les contributions des autres municipalités-membres pour créer un service centralisé.

Le Conseil propose:

(1) d'étudier la nécessité et la possibilité de développer les services de bibliothèques, en collaboration avec la Fédération régionale des bibliothèques de l'Est de l'Ontario, les municipalités locales et les conseils de bibliothèques.

4.3.8 LES GARDERIES

Même si la Municipalité régionale peut créer ses propres garderies, la plupart sont le fait d'initiatives privées. Toute municipalité locale peut, avec le gouvernement provincial, subventionner le séjour de certains enfants dans ces garderies, lorsque les familles répondent aux conditions d'admissibilité définies par les règlements provinciaux. Tout accord de ce genre doit être approuvé par la Municipalité régionale. Les cartes n°s 22 et 24 indiquent la répartition actuelle des garderies, dont certaines sont ouvertes à plein temps et d'autres à temps partiel. Cependant, les classes offertes aux enfants de quatre ans par le Conseil scolaire d'Ottawa et le Conseil des écoles séparées d'Ottawa et celui de Carleton répondent déjà, dans une certaine mesure, aux besoins en garderies à temps partiel.
[PAR. 4.3.8 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

La Direction provinciale des garderies n'a fixé aucune norme permettant d'évaluer la demande future en ce domaine, et les études effectuées à ce sujet ne le permettent pas davantage*. En effet, des facteurs

---

*"Day Care Needs of Children in Hamilton and District" (Besoins en garderies à Hamilton et dans le district). Etude effectuée par le Conseil de recherche et de planification sociale de Hamilton et du district (juillet 1971).
"A Study of Day Care in the Greater Windsor Area" (Etude du problème des garderies dans la région métropolitaine de Windsor); étude effectuée par la Division de la planification sociale, Services communautaires (janvier 1968).
"Day Care" (Les garderies): Rapport d'une étude nationale effectuée par le Conseil canadien de développement social, janvier 1972.

prévisionnels restent inconnus: le nombre de femmes dans la population active ou poursuivant des études, ayant recours aux amis ou aux parents pour garder les enfants et l'attitude du public vis-à-vis des garderies. En outre, l'existence de telles garderies risque d'accroître la demande (ainsi, une mère de famille peut décider d'exercer un emploi s'il existe une garderie pour son enfant). Certes, les besoins en ce domaine ne sont pas imprévisibles, mais ils ne se prêtent guère qu'à une planification à court terme.

En février 1974, le Conseil a adopté un programme de six ans visant à développer les services de garderie; ce programme prévoit 24 garderies locales, 6 garderies situées sur les lieux de travail, 50 projets destinés aux plus de quatre ans et mis en oeuvre dans les locaux scolaires, ainsi que des services de garderie à domicile. Selon la loi actuelle, la réalisation de ce programme dépend uniquement de la participation des municipalités locales.

La Province a proposé des directives générales quant à l'emplacement des garderies, lesquelles devraient, par souci d'accessibilité, occuper une position centrale par rapport au secteur à desservir. Elles devraient, de plus, être proches d'un arrêt d'autobus. (Il est, en effet, tout à fait incertain que les enfants puissent être accueillis dans la garderie la plus proche de leur domicile). Dans la mesure du possible, elles devront être situées à proximité d'un parc ou d'une école, afin de pouvoir profiter des espaces verts.

Les recommandations provinciales susmentionnées concernent la construction de nouveaux édifices devant loger des garderies. Celles-ci peuvent toutefois occuper des locaux d'un immeuble existant, par exemple d'un centre communautaire, d'une église ou d'une résidence privée. Elles peuvent également être intégrées à des projets d'habitations multifamiliales, publics ou privés. En outre, les quatre conseils scolaires de la zone d'aménagement se sont engagés à examiner toute demande émanant de particuliers et visant à organiser un service de garderie dans les locaux scolaires. La seule condition est qu'il y ait suffisamment de place disponible. Il serait également possible, dans certains cas, de créer une garderie dans l'enceinte d'une école, soit en construisant des locaux distincts, soit en agrandissant les locaux existants.

Le Conseil propose:

(1) d'entreprendre une étude permanente des garderies existantes et des besoins dans ce domaine;

(2) d'accorder, lors de la création de garderies, la priorité aux emplacements desservis par un moyen de transport en commun, et situés à proximité d'un parc, d'une école ou à l'intérieur de celle-ci, ou dans des immeubles à appartements;

(3) d'encourager l'installation de garderies dans des locaux scolaires, des centres communautaires, des églises ou d'autres édifices communautaires disponibles;

(4) d'inciter les municipalités locales à prévoir des garderies dans les projets de centres communautaires ou d'aménagement important qui leur sont soumis à titre de demandes d'approbation de plans de lotissement ou de copropriété et règlements de zonage.
[PAR. 4.3.8(4) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

4.3.9 LES FOYERS POUR PERSONNES ÂGÉES

Il appartient à la Municipalité régionale d'assurer un toit aux personnes âgées, aux termes de la Loi sur les foyers pour personnes âgées et les maisons de repos du ministère provincial des Services sociaux et communautaires. En mars 1974, la Municipalité possédait et dirigeait deux foyers pour personnes âgées, placés sous la direction d'un comité de direction nommé par le Conseil et responsable devant celui-ci. "Island Lodge" peut accueillir 403 résidents, et "Carleton Lodge" 132, ce qui fait un total de 535 places (voir cartes n°S 25 et 26). La Province subventionne une partie des investissements initiaux et du déficit net d'exploitation.

Ces foyers accueillent les personnes de plus de 60 ans; celles qui n'ont pas atteint cet âge doivent recevoir l'autorisation du ministre des Services sociaux et communautaires. Ces établissements ne cherchent pas à remplacer les hôpitaux, mais plutôt à assurer un logement confortable et des soins appropriés aux personnes âgées handicapées qui ne peuvent se subvenir à elles-mêmes. Celles qui sont atteintes d'une maladie aigüe ou chronique, et qui doivent donc être hospitalisées, ne peuvent y être admises. Ces établissements s'adressent aux personnes nécessitant certains soins et diffèrent, par là, des logements pour personnes âgées, lesquels sont financés selon les modalités de la Loi nationale sur l'habitation.

Il est difficile de prévoir l'importance de la demande future et de savoir dans quelle mesure les pensions privées y répondront. Le gouvernement provincial l'a toutefois évaluée, au niveau de la Province, à 30 lits pour mille personnes de 60 ans et plus. Il ne s'agit pas là d'une norme imposée aux municipalités, mais d'une simple indication de la demande future. Selon les prévisions effectuées par le gouvernement provincial sur les différents groupes d'âge, 15% des résidents de la zone d'aménagement auront, d'ici la fin du siècle, 60 ans et plus; ce chiffre était de 10% en 1966. Si la population de la zone d'aménagement doit atteindre 1 000 000 de personnes, et si l'on tient compte de cette prévision de 30 lits pour 1 000 personnes de 60 ans et plus, il faudra alors prévoir 4 500 lits.

Ce chiffre n'est toutefois pas assez précis pour servir de base à une planification à long terme puisqu'il est impossible de prévoir avec précision les taux de croissance futurs. On s'attend cependant à ce que le vieillissement de la population augmente sensiblement la demande en foyers pour personnes âgées.

Outre la construction de nouveaux édifices, on peut envisager de convertir de petits immeubles ou hôtels, ces derniers étant préférables puisqu'ils contiennent davantage de salles communes. Cette solution pourra convenir aux zones déjà aménagées, où les terrains vacants sont plus rares. Les foyers pour personnes âgées en seront d'autant plus proches des équipements collectifs et des centres commerciaux, ce qui est un atout important pour les personnes âgées. En outre, le choix d'établissements offerts aux intéressés s'en trouve considérablement accru. En effet, on dispersera davantage ces résidences si l'on s'efforce d'en construire des petites plutôt que des grandes. Dans cette optique, la Province a proposé une capacité d'accueil maximum de 200 lits.

L'emplacement de ces établissements devrait être choisi à proximité, non seulement des équipements collectifs et des centres commerciaux, mais aussi des parcs et des arrêts d'autobus.

Le Conseil propose:

(1) d'entreprendre une étude permanente des foyers pour personnes âgées existants, et des besoins dans ce domaine, et d'assurer une liaison constante avec les autres organismes qui accueillent des personnes âgées (logements publics, maisons de santé et pensions de famille pour personnes âgées);

(2) de veiller à ce que, dans la mesure du possible, les foyers pour personnes âgées soient situés à proximité des équipements collectifs et des centres commerciaux, et soient desservis par les transports en commun; ceci ne devra pas nuire pour autant au besoin de tranquillité et de sécurité de leurs résidents;

(3) de veiller à ce que les nouveaux foyers pour personnes âgées soient accessibles à tous les secteurs de la zone d'aménagement; dans ce but et dans d'autres il devra:

- envisager la possibilité d'acquérir des immeubles existants susceptibles d'être transformés en foyers pour personnes âgées, et

- limiter à 200 lits la capacité d'accueil de tout nouveau foyer pour personnes âgées.

4.3.10 LES MAISONS DE SANTÉ

Nul autorité gouvernementale n'est responsable de la création de maisons de santé; la Municipalité régionale doit toutefois s'efforcer de répondre aux besoins existants dans ce domaine. Par ailleurs, la Municipalité régionale ou la Commission de l'assurance-maladie de l'Ontario, selon le cas, peuvent subventionner l'admission d'une personne dans une maison de santé. Ces maisons s'adressent essentiellement aux personnes qui nécessitent plus de soins médicaux que ceux fournis dans les foyers pour personnes âgées, mais qui n'ont cependant pas besoin d'être hospitalisées. Toutefois, si les cliniques sont incapables de répondre à la demande, les foyers pour personnes âgées et les services hospitaliers de traitement actif devront alors faire face à des besoins plus grands.

Le gouvernement provincial a estimé qu'une moyenne de 3,5 lits par mille personnes pouvait servir de base à l'évaluation de la demande en ce domaine; quoi qu'il en soit, chaque nouveau projet de création de maison de santé fait cependant l'objet d'une étude précise quant aux besoins existants. En mars 1974, il existait, dans la zone d'aménagement, dix maisons reconnues, d'une capacité totale de 1 267 lits (les cartes n^{os} 25 et 26 indiquent l'emplacement de ces maisons). Si la moyenne de 3,5 lits par mille personnes était utilisée, cette capacité serait de 1 652 lits. De même, il faudrait 3 500 lits pour le million de personnes prévu dans la zone d'aménagement.

Contrairement au problème des foyers pour personnes âgées, il est fort peu probable que celui des maisons de santé puisse être résolu par la transformation d'immeubles existants. En effet, le gouvernement provincial a établi de nouvelles normes, faisant de la transformation une solution du passé.

Et ce qui concerne la capacité d'accueil de chaque maison, les critères de rentabilité suggèrent un minimum de 50 lits et un maximum de 250, afin que l'établissement ne devienne pas trop important.

Dans la mesure du possible, ces maisons devraient être situées à proximité des équipements collectifs et des centres commerciaux, et être desservies par les transports en commun; ceci ne devra pas nuire pour autant au besoin de tranquillité et de sécurité de leurs patients. Les nouvelles maisons devront être réparties dans tous les districts afin d'offrir à la population un choix plus vaste.

Le Conseil propose:

(1) de faire une évaluation permanente du nombre de lits disponibles dans les maisons de santé privées pour s'assurer que les besoins sont satisfaits, et de recommander au gouvernement provincial toute mesure appropriée pour pallier l'éventualité d'une pénurie à long terme.
[PAR. 4.3.10(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

4.3.11 LES CENTRES COMMUNAUTAIRES DE SERVICES SOCIAUX

Les centres communautaires de services sociaux regroupent, dans un même édifice, plusieurs organismes bénévoles ou gouvernementaux, de façon à desservir un secteur ou un district particulier. Les services peuvent y être très variés: santé publique, aide à l'enfance, aide aux familles, bien-être social, aide juridique, services de la Main-d'oeuvre du Canada et conseils financiers. Ils peuvent également fournir des locaux aux résidents de la collectivité qui désirent organiser leurs propres programmes.

Depuis quelque temps, le domaine de la prestation des services sociaux s'oriente vers des contacts directs avec la population. Accusé, parfois, de trop centraliser ses services, le gouvernement envisage de les rendre plus accessibles et, donc de les dispenser là où ils sont nécessaires. Il s'agit alors de décentraliser des services qui, au lieu d'opérer dans un seul édifice de la municipalité, sont répartis en divers points du secteur. Par ailleurs, le fait de regrouper ces services dans des centres communautaires facilite non seulement leur accès mais aussi les relations entre les différents organismes. Cette solution présente également un autre avantage, à savoir qu'un petit édifice semble moins impersonnel, moins "administratif", ce qui favorise les contacts personnels avec les clients.

Les centres communautaires de services sociaux n'assurent pas des services spécialisés, pour lesquels les clients sont alors envoyés dans d'autres établissements (un hôpital, par exemple). Les services qu'ils regroupent varient d'un secteur à l'autre, et c'est la raison pour laquelle leur création et leur gestion ne devraient pas être automatiquement confiées à la Municipalité régionale. Les résidents de la collectivité peuvent d'ailleurs participer à l'identification des besoins et à la gestion de ces centres. Il n'est pas nécessaire de les créer selon une répartition géographique uniforme, mais plutôt là où les autres organismes font face à une demande relativement importante. Considérés comme des équipements collectifs locaux, ces centres doivent occuper une position centrale par rapport au secteur qu'ils desservent, afin d'être parfaitement accessibles à tous les résidents de ce secteur, et particulièrement des personnes âgées. De plus, on pourra mieux intégrer les services qu'ils fournissent en les associant à des centres communautaires ou à des écoles.

Ce concept des centres communautaires de services sociaux a été accepté par le Comité des Services sociaux d'Ottawa-Carleton, et deux centres fonctionnent déjà, l'un dans la Basse-Ville, l'autre sur la rue Rochester.

Le Conseil propose:

(1) dans le cadre de ses responsabilités en matière de services sociaux, de promouvoir la création de centres communautaires de services sociaux là où le besoin en aura été établi, et d'inciter les résidents à y avoir recours;

(2) lors de la création de centres communautaires de services sociaux, de les situer, si possible, à proximité des autres équipements collectifs appropriés, et au centre du secteur qu'ils doivent desservir.

4.3.12 LES UNIVERSITÉS ET LES COLLÈGES D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

Les établissements d'enseignement supérieur de la zone d'aménagement comprennent: l'université Carleton, l'université d'Ottawa, le collège Algonquin des arts appliqués et de la technologie, et l'université Saint Paul. (voir carte n° 27).

L'Université Carleton

En décembre 1973, l'université comptait 8 200 étudiants à plein temps, et 5 400 étudiants à temps partiel. Selon les prévisions de l'université, le nombre d'étudiants à plein temps devrait passer à 9 200 d'ici 1979-1980, le nombre d'étudiants à temps partiel ne subissant qu'une légère augmentation. Aucune estimation précise n'a été faite quant au nombre total d'étudiants qu'elle peut accueillir sur ses 60 hectares; on sait, toutefois, que le chiffre actuel pourrait être aisément doublé. Pourtant, avec le taux de croissance prévu, qui est particulièrement lent, cet emplacement ne sera peut-être jamais exploité au maximum. C'est pourquoi l'université ne cherche ni à s'agrandir, ni à créer de nouveaux campus.

L'Université d'Ottawa

Cette université accueillait 9 300 étudiants à plein temps en 1973-1974, chiffre qui devrait passer à 10 400 d'ici 1977-1978. La capacité d'accueil maximum devrait s'élever à 14 500 lorsque l'université aura atteint une superficie de 34 hectares. C'est là l'expansion maximum prévue par l'université pour l'emplacement actuel; elle n'a d'ailleurs pas l'intention de construire d'autres campus dans la zone d'aménagement.

Le Collège Algonquin des arts appliqués et de la technologie

En novembre 1973, le Collège accueillait 5 500 étudiants à plein temps en enseignement supérieur. Sur ce nombre, 100 étudiants étaient inscrits au campus de Pembroke, et les autres comme suit:

Campus de l'avenue Woodroffe	-	3 700
Campus de l'avenue Lees	-	900
Campus du Colonel By	-	800
		5 400

Selon les évaluations du Collège, le campus de l'avenue Woodroffe et celui de l'avenue Lees devraient pouvoir accueillir chacun plus du double d'étudiants inscrits en 1973; par ailleurs, le campus Rideau devrait pouvoir en recevoir 3 000. Cela fait donc, pour les trois campus, un total de 13 500 étudiants à plein temps, dans l'enseignement supérieur, soit deux fois et demie le nombre d'inscrip-

tions de 1973. Il est peu probable que des emplacements supplémentaires soient recherchés à court terme, car les campus devront d'abord exploiter au maximum tous leurs terrains encore inutilisés, comme le leur demandera certainement le gouvernement provincial.

L'Université Saint Paul

Cette faculté de théologie accueillait, en 1973, 300 étudiants à plein temps et 200 à temps partiel. L'université prévoit peu de changements et n'a donc pas de projet d'expansion.

Les campus de Carleton, d'Ottawa et d'Algonquin pouvant accueillir beaucoup plus d'étudiants qu'en 1973, et l'université Saint Paul prévoyant peu de changements, il semble que les besoins d'une population d'un million de personnes, dans la zone d'aménagement, pourront être satisfaits sans qu'il y ait lieu de construire d'autres campus.

Toutefois, si un nouveau campus s'avérait nécessaire, son emplacement devrait être choisi en fonction des moyens de transport, publics et privés, car il ne faut pas oublier qu'un campus important implique une intensification de la circulation.

Le Conseil propose:

(1) d'exiger que l'emplacement de tout nouveau collège ou campus universitaire soit soumis à son approbation, laquelle ne sera donnée qu'après consultation des municipalités locales;

(2) de veiller à ce que les campus universitaires soient bien desservis par le réseau routier et les transports en commun qui seront aménagés.

PARTIE 5

5.0 LES RESSOURCES NATURELLES ET LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Afin de protéger, d'embellir et, s'il y a lieu, d'aménager l'environnement et les ressources physiques de la zone d'aménagement, le Conseil se propose d'agir dans six domaines principaux:

- l'agriculture
- les ressources minérales
- la conservation et les loisirs
- les couloirs fluviaux
- les terrains marginaux
- la gestion de l'environnement.

Le secteur rural de la zone d'aménagement a été divisé en un certain nombre de zones, en fonction des caractéristiques naturelles des sols; ces zones, désignées à l'Annexe "A", reflètent les préoccupations susmentionnées. Les chapitres suivants définissent l'attitude générale du Conseil à leur égard, et s'attachent tout particulièrement aux activités ou aménagements qui y seront les plus appropriés.

Le dernier chapitre de cette partie du Plan, quant à lui, précise les intentions du Conseil en matière de gestion de l'environnement et, de ce fait, porte sur l'ensemble de la zone d'aménagement.

5.1 L'AGRICULTURE

5.1.1 LES TENDANCES ÉCONOMIQUES

En dépit des empiètements de l'urbanisation sur les terrains agricoles, et malgré les difficultés auxquelles les agriculteurs doivent faire face, l'agriculture reste forte, dans son ensemble, et conserve ainsi un rôle important dans l'économie de la zone d'aménagement.

Certes, la superficie des terres agricoles de la zone d'aménagement a diminué de 31 000 hectares entre 1961 et 1971, mais l'industrie agricole a évolué et s'est, à certains égards, raffermie. Comme pour beaucoup d'autres industries, son avenir repose essentiellement sur l'aménagement d'exploitations plus importantes et plus mécanisées. De plus, l'expansion des exploitations ne pourra se faire que si les prix des bonnes terres arables correspondent à leur productivité.

5.1.2 LES RESSOURCES DU SOL

L'un des objectifs du Plan est d'assurer la conservation des bonnes terres agricoles, non seulement parce qu'elles constituent une ressource non renouvelable, mais aussi parce que cela sert l'intérêt des agriculteurs. Il est toutefois admis que l'on ne pourra pas réserver à l'agriculture la totalité des terres arables. L'accroissement de la population nécessitera en effet la création de logements, d'équipements collectifs et d'emplois qui ne pourront parfois être

implantés que sur de bonnes terres arables. Le Plan devra donc assurer, d'une part, que l'expansion des collectivités empiète le moins possible sur les terres productives et, d'autre part, que l'on en aura analysé toutes les conséquences sur l'industrie agricole régionale.

Le Conseil reconnaît qu'en raison de la pénurie de dépots de sable et de gravier dans la région, il faudra en prévoir l'extraction même dans les sols agricoles de qualité. Cependant, l'extraction dans les sols agricoles de qualité ne doit être permise qu'à condition que la terre soit remise en état à des fins agricoles. On consultera à cet égard le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation. [PAR. 5.1.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 31 AU PLAN DIRECTEUR, LE 27 DÉCEMBRE 1984]

La zone d'aménagement couvre environ 275 000 hectares, dont 40% soit environ 110 000 hectares, sont considérés comme des terres très propices à l'agriculture* et n'étaient pas consacrés à d'autres activités en 1971. En outre, certaines terres, de catégorie quelque peu inférieure, peuvent également être exploitées de façon rentable en adoptant de bonnes pratiques de gestion des sols. De fait, certaines terres moins riches peuvent être plus propices à l'agriculture que d'autres terres dites riches mais pierreuses ou mal drainées. En général, dans la zone d'aménagement, les terres de qualité inférieure qui sont néanmoins cultivées sont contigües à des terres plus fertiles. La carte n° 28 indique la répartition générale des terres très propices à l'agriculture.

Une partie de ces terres riches n'est pas exploitée car, dans certains cas, leurs propriétaires espèrent pouvoir les consacrer à d'autres activités. Ce problème n'est pas particulier à la zone d'aménagement, et d'autres régions essaient actuellement de lui trouver une solution.**

Ce problème ne sera peut-être jamais complètement résolu mais on pourra néanmoins en atténuer l'acuité en publiant les projets d'aménagement et en les réalisant de façon cohérente.

Un autre problème peut également se poser lorsque la couche supérieure du sol a été prélevée ou lorsque la fertilité de la terre a diminué par rapport aux premières analyses des sols. Ce genre de problème pourra exiger des solutions de portée locale, mais celles-ci ne devront toutefois pas contrecarrer l'objectif essentiel qui est de réserver à la production alimentaire les zones contigües aux bonnes terres agricoles.

---

*Il s'agit des terres classées dans les trois premières des sept catégories définies dans l'Inventaire des terres du Canada de l'Arda, pour évaluer les différents degrés de fertilité des terres agricoles.

**La province de l'Île-du-Prince-Édouard, par exemple, étudie, dans le cadre d'un programme de gestion des ressources, la technique de "l'entretien minimum des propriétés foncières privées". Cette technique obligerait les propriétaires à entretenir ou exploiter leurs terres selon des normes basées sur la fertilité des sols.

5.1.3 LES OBJECTIFS

En conséquence, la politique définie à l'égard des ressources agricoles de la zone d'aménagement poursuit les objectifs suivants:

- éviter l'épuisement des terres agricoles productives;
- veiller à ce que l'agriculture demeure un élément essentiel de l'économie régionale;
- aider au maximum chaque agriculteur à avoir une exploitation rentable;
- préserver et renforcer le mode de vie rurale qui dépend étroitement de la terre et de la culture de la terre.

Le Plan ne peut, à lui seul, permettre d'atteindre les objectifs définis pour la collectivité agricole. Il y a, en effet, beaucoup de facteurs qui échappent au contrôle des municipalités mais qui, tous ensemble, influencent les conditions économiques et sociales de l'agriculture et, par là même, l'attrait que peut exercer cette activité. Ainsi, l'avenir de l'industrie agricole dépend essentiellement des politiques et des programmes appliqués dans les domaines suivants; l'évaluation des terres agricoles, les impôts, la mise en marché et la fixation des prix des produits alimentaires, le crédit agricole, les droits d'importation et les prix des bonnes terres agricoles, des provendes, du mazout et des machines agricoles.

Bien que ces politiques relèvent essentiellement des autres gouvernements, le Conseil étudiera, avec les représentants des collectivités rurales, les mesures que pourrait prendre la Région pour rehausser à long terme l'attrait de la profession agricole dans la zone d'aménagement. On a donc procédé à la désignation des zones de ressources agricoles, aux Annexes "A" et "B", afin de permettre aux organismes intéressés de travailler, dans un cadre stable, à la réalisation des objectifs mentionnés ci-dessus. Cette désignation a pour but de réserver à l'agriculture le plus possible de terres très propices à cette activité, là où elles forment des ensembles relativement vastes et contigus, comprenant également des terres de catégories inférieures.

5.1.4 LES ACTIVITÉS ET LES AMÉNAGEMENTS AUTORISÉS

Les zones de ressources agricoles désignées aux Annexes "A" et "B" seront essentiellement réservées à l'agriculture. Le Conseil sait très bien que les avis sont très partagés lorsqu'il s'agit de définir les activités et les aménagements inclus dans le mot "agriculture". La société rurale fait actuellement l'objet de profondes mutations, non seulement dans la zone d'aménagement, mais dans tout le Canada. C'est ainsi qu'un nombre croissant d'agriculteurs semblent perdre toute confiance ou tout intérêt dans cette activité, qui nécessite des efforts de longue haleine; ils en arrivent ainsi à ne plus voir dans leurs terres qu'une source de revenus qu'ils tireront essentiellement de la création de lotissements et qui les aideront à traverser les périodes difficiles. Par contre, pour les organisations agricoles, les organismes gouvernementaux intéressés et les agriculteurs

encore confiants dans l'avenir de la profession, la terre est une ressource qu'il faut préserver. Le Conseil s'est donc efforcé, en élaborant ses politiques d'aménagement pour les zones de ressources agricoles, de tenir compte des changements affectant la société rurale, dans la mesure où ceci permet en même temps de servir les intérêts à long terme de l'industrie agricole.

En conséquence, le Conseil:

(1) aidera les représentants des municipalités rurales et les exploitants agricoles à rechercher les mesures requises pour garantir la viabilité de l'agriculture, dans la zone d'aménagement;

(2) désigne, aux Annexes "A" et "B", les zones de ressources agricoles qui seront essentiellement consacrées à l'agriculture, ce qui inclut la construction des résidences et des bâtiments nécessaires à cette activité. Les autres types d'aménagements autorisés dans ces zones sont:

i) la sylviculture;

ii) les espaces verts, la conservation et les loisirs de plein air;

iii) les aménagements industriels directement liés à l'agriculture et qui doivent forcément être situés à proximité d'exploitations agricoles; [PAR. 5.1.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 16 AU PLAN DIRECTEUR, LE 14 JUILLET 1981]

iv) certains aménagements commerciaux, s'ils sont conformes aux politiques régissant les équipements commerciaux en milieu rural énoncées au paragraphe 2.5.4.4.6;

v) certains aménagements résidentiels non agricoles, s'ils sont conformes aux politiques régissant la création de résidences de campagne dans les zones de ressources agricoles énoncées au paragraphe 2.4.2.7.

Comme l'indique le paragraphe 2.4.2.7.3, l'aménagement de résidences de campagne dans les zones de ressources agricoles doit être limité aux terrains ne pouvant être cultivés de façon rentable, en raison de la nature du sol ou de la topographie des lieux. Le Conseil estime cependant que l'éparpillement désordonné de résidences non agricoles dans les zones de ressources agricoles même s'il est limité aux enclaves peu fertiles, va à l'encontre des intérêts à long terme de l'agriculture, par suite de l'interférence de ces résidences avec les activités agricoles. Ce genre de situation entraîne en effet des problèmes; par exemple, celui qui n'est pas agriculteur se plaint des mauvaises odeurs dégagées par l'exploitation agricole, et l'agriculteur récrimine alors que l'autre agace ses bêtes, qu'il abîme ses récoltes, qu'il ouvre les barrières de ses prés, qu'il endommage ses clôtures

et qu'il refuse d'installer des clôtures et des systèmes de drainage adéquats. Le Conseil tient donc à ce que cette disposition, autorisant l'aménagement d'un nombre limité de résidences de campagne dans les zones de ressources agricoles, soit destinée à la désignation d'enclaves importantes de terres peu fertiles, et non pas de parcelles situées sur des propriétés agricoles.

vi) sur les terres impropres à la production agricole soutenue, certaines utilisations institutionnelles, éducatives (y compris un centre de formation et de réunion) et communautaires, publiques et privées, y compris les utilisations résidentielles connexes, pourvu qu'elles n'aient pas de retombées négatives sur la viabilité de la ferme mère ou sur les exploitations agricoles adjacentes.

[PAR. 5.1.4 (2) (vi) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 25, APPROUVÉ PAR LA CAMO, LE 13 MARS 1985]

vii) les carrières, y compris les mines souterraines, sur des terres impropres à la production agricole soutenue,

viii) les sablières et gravières, si un emplacement est impropre à la production agricole soutenue, ou s'il est préparé un plan de remise en état indiquant comment l'emplacement sera remis en état en vue d'une utilisation agricole productive,

ix) les sablières ou gravières et carrières en bordure de route, qui, si elles se trouvaient sur des terres propices à la production agricole soutenue, seraient assujetties à un plan de remise en état indiquant comment l'emplacement pourraît être remis en état en vue d'une utilisation agricole productive,

x) dès l'épuisement et la cession du permis d'exploitation d'une sablière ou gravière, d'une carrière, d'une mine souterraine, d'une sablière ou gravière en bordure de route ou d'une carrière en bordure de route, les utilisations conformes aux politiques (2) i) à (2) vi), sauf que les plans directeurs locaux pourront prévoir que l'espace créé par les mines souterraines puisse servir à des utilisations industrielles conformes à la politique (2) iv) du paragraphe 5.5, sous réserve, entre autres exigences, qu'il soit satisfait aux exigences de la région en matière d'élimination des déchets et d'adduction d'eau, d'égouts, de routes et de transports publics.

(3) dans l'application de la politique (2) vi), le Conseil doit demander l'avis du ministère ontarien de l'Agriculture et de l'Alimentation avant d'approuver et d'étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les détachements de parcelles et les arrêtés portant sur les secteurs restreints ou les amendements y afférents.

[PAR. 5.1.4(3) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 25, APPROUVÉ PAR LA CAMO, LE 13 MARS 1985]

(3) dans l'application des politiques (2) vii) à (2) ix), le Conseil doit demander l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation avant d'approuver ou d'étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les détachements de parcelles, les arrêtés portant sur des secteurs restreints et les plans de localisation ou les amendements y afférents.

(4) estime que les plans directeurs locaux des municipalités locales doivent permettre l'extraction des catégories 1, 2 ou 3* de sable et de gravier en conformité avec les conditions de la politique (2) viii) et doivent incorporer la politique (2) ix).
[PAR. 5.1.4 (2) vi), viii), ix), x); (3), (4) AMENDÉS AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 31 AU PLAN DIRECTEUR, LE 27 DÉCEMBRE 1984.

(5) demandera que tout aménagement effectué dans les zones de ressources agricoles désignées aux Annexes "A" et "B" soit conforme aux politiques de gestion de l'environnement énoncées au paragraphe 5.6 de ce Plan;
[PAR. 5.1(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]
[PAR. 5.1(5) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 31 AU PLAN DIRECTEUR, LE 27 DÉCEMBRE 1984

(6) le Conseil demandera au gouvernement provincial d'adopter une loi permettant aux municipalités locales de contrôler le prélèvement de la couche de terre arable.
[PARTIE 5.1(4) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]
[PARTIE 5.1(6) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 31 AU PLAN DIRECTEUR, LE 27 DÉCEMBRE 1984]

5.2 LES RESSOURCES MINÉRALES

5.2.1 Introduction

Les dépots de sable, de gravier et de calcaire constituent les principales ressources minérales de la région. Les ressources minérales occupent une place importante dans notre société moderne.

---

*selon la définition du rapport, "Aggregate Assessment of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ontario, Canada", par T.W. Fletcher et M.A. Klugman, 1979.

Elles ont de nombreuses applications dans la construction d'habitations, d'écoles, de centres commerciaux et d'usines, pour la construction et la réparation de routes, et pour les tuyaux d'égout et d'adduction d'eau, pour ne citer que quelques applications. Elles peuvent être utilisées à un état relativement naturel, par exemple, comme remblai ou pour l'infrastructure des routes, ou être transformées en matériaux servant à l'industrie de la construction, tels le ciment, les produits en béton, l'asphalte ou les briques.

5.2.2 Les réserves de ressources minérales

Le ministère des Richesses naturelles a évalué la qualité et la quantité calcaire, de sable et de gravier dans la région. Cependant, l'extraction de ces matériaux n'est pas toujours possible, en raison des utilisations existantes des terres et d'autres facteurs.

On estime les réserves de calcaire à 49,8 milliards de tonnes, que l'on a classées en deux catégories de qualité. Le matériau de catégorie 1 (celui qui se prête le mieux à l'asphalte et à la fabrication d'objets en béton) comprend quelque 44,5 milliards de tonnes. Les réserves de sable et de gravier sont beaucoup moindres. Nous les avons classées en quatre catégories, dont les trois premières répondent aux différentes normes de qualité fixées par le ministère des Transports et des Communications pour la production d'asphalte et de béton ou comme infrastructure de routes. Les réserves de ces trois premières catégories atteignent 49 millions de tonnes - sans compter les réserves qui se trouvent sur le terrain de Transports Canada à l'Aéroport d'Ottawa.

5.2.3 Facteurs touchant la disponibilité des dépôts minéraux.

Trois facteurs - économique, écologique et qualité des matériaux - ont des incidences sur la disponibilité immédiate des zones qui doivent être désignées comme zones de "ressources minérales".

5.2.3.1 Considérations économiques

Les frais de transport constituent une proportion élevée du coût final de l'agrégat. Pour réduire les coûts, il est préférable d'établir les sablières ou gravières et carrières près de leurs principaux marchés, et le ministère des Richesses naturelles note que, dans la région d'Ottawa, l'ouverture de nouvelles carrières de calcaire (par opposition à l'expansion des carrières établies) se fait généralement à 14 kilomètres* ou moins de la bordure de la zone urbaine. Pour le sable et gravier, cependant, la disponibilité limitée d'un matériau de bonne qualité en permet l'extraction économique à de plus grandes distances.

---

*ce chiffre est donné à titre indicatif seulement et n'indique nullement qu'il ne faut pas permettre de carrières de cette distance.

Pour les carrières, une deuxième considération économique est la profondeur du matériau de surface qu'il faut déblayer pour exposer la ressource minérale. Le ministère des Richesses naturelles indique qu'il n'est habituellement pas rentable dans Ottawa-Carleton de déblayer plus de 1,5** mètres de matériau de surface.

5.2.3.2 **Considérations écologiques**

Les contraintes écologiques ci-après ont été prises en compte dans la délimitation des terres à désigner comme zones de "ressources minérales":

- terres désignées comme zones écologiques naturelles, zones de ressources marginales (restreintes), zones de ressources agricoles ou zones d'aménagement urbain;
- terres situées dans les corridors fluviaux de la rivière des Outaouais et de la rivière Rideau;
- terres situées dans la ceinture de verdure;
- maisons, lotissements résidentiels approuvés et terrains à l'intérieur des villages.

5.2.3.3 **Qualité du matériau**

En raison de la disponibilité éventuelle d'une immense quantité de calcaire de catégorie 1, il n'y a pas lieu, de façon générale, de désigner des zones de catégorie 2. Cependant, afin de réduire les coûts de transport, on a désigné certaines zones de calcaire de catégorie 2 dans la partie nord-est de la région vu que la quasi-totalité du dépôt adjacent de catégorie 1 est stérilisée par des facteurs écologiques.

En raison de l'offre limitée des trois premières catégories de sable et de gravier, tous ces dépôts devraient être désignés à moins d'être stérilisés par des facteurs écologiques.

5.2.4 **Zones à désigner comme zones de "ressources minérales"**

Comme on l'a vu plus haut, tous les dépôts des trois premières catégories de sable et de gravier devraient être désignées à moins d'être stérilisées par des facteurs écologiques.

Il n'est pas indispensable de rendre disponibles tout de suite tous les dépôts de calcaire qui répondent aux critères notés aux sections 5.2.3.1, 5.2.3.2 et 5.2.3.3. Dans le choix des dépôts à désigner, on a considéré quatre facteurs dans leur ensemble:

**ce chiffre est donné à titre indicatif seulement et n'indique nullement qu'il ne faut pas permettre l'extraction minière lorsque le matériau de surface est à plus de 1,5 mètres de profondeur.

- les zones pour lesquelles il existe déjà des permis d'exploitation de sablières ou de carrières,
- les zones rapprochées de la zone urbaine,
- les zones rapprochées des routes provinciales,
- les zones les plus grandes.

5.2.5 **Protection des sablières et carrières à l'extérieur des "zones de ressources minérales"**

Parce que les opérations d'extraction existantes constituent une proportion importante de l'approvisionnement régional futur d'agrégats, il importe d'en faire une utilisation complète et de ne pas permettre que leur exploitation soit restreinte par des nouveaux aménagements situés trop près.

Une deuxième considération relative à la protection des sablières ou gravières et des carrières concerne la désignation de la zone sous permis dans les arrêtés de zonage. Cela présente plusieurs avantages.

Tout d'abord, en désignant les sablières ou gravières et les carrières, on leur donne le statut d'utilisation conforme et, par conséquent, si l'un des ouvrages en place et affectés aux opérations d'extraction est détruit, il est possible de le reconstruire et de poursuivre l'exploitation.

En second lieu, en les délimitant sur une carte, on facilite le processus d'examen des aménagements adjacents proposés qui est décrit ci-après.

Troisièmement, cela donne une information qui fait connaître aux éventuels acheteurs des terrains adjacents l'existence d'une zone sous permis si l'extraction n'est pas encore commencée. Cela pourrait contribuer à éliminer l'établissement d'utilisations incompatibles dans le voisinage.

5.2.6 **Sable siliceux**

Le sable siliceux est un minéral dont les principales utilisations au Canada sont: sable pour la fabrication de verre, sable de fonderie, fondant, production d'abrasifs artificiels et fabrication de ferro-silicium. Les réserves de sable de faible qualité en Ontario et au Québec peuvent répondre aux besoins de la plupart de ces industries. Cependant, la plupart du sable de qualité supérieure requis dans les industries de verre et de la fonderie doit être importé des Etats-Unis.

On a repéré six dépôts de sable siliceux de haute qualité dans l'est ontarien. L'un d'entre eux est dans Ottawa-Careleton, au nord-est des Harwood Plains dans la ville de Kanata (lot 20, concession III). A l'heure actuelle, on n'a pas encore établi clairement la nécessité de désigner le dépôt particulier d'Ottawa-Carleton par rapport aux cinq autres dépôts de l'est ontarien; néanmoins, il y aurait lieu d'examiner de près tout aménagement proposé qui aurait pour effet de stériliser le dépôt, avant de décider de procéder ou non à l'aménagement.

5.2.7 Politiques

Par conséquent, le Conseil:

1) Désigne comme "zone de ressources minérales" les zones indiquées aux Annexes "A" et "B".

2) Compte permettre les utilisations suivantes dans les zones de ressources minérales:

   . sablières ou gravières, carrières et mines souterraines*;

   . sablières ou gravières, carrières en bordure de route;

   . agriculture;

   . foresterie, et

   . autres utilisations non résidentielles liées aux utilisations prédédentes, dans la mesure où elles n'empêchent pas l'ouverture d'une sablière ou gravière, d'une carrière ou d'une sablière ou gravière en bordure de route.

3) Estime que, dans les zones de ressources minérales, dès l'épuisement et la cession du permis d'exploitation d'une sablière ou gravière, d'une carrière ou gravière en bordure de route ou d'une carrière en bordure de route, on peut permettre des utilisations en plus de celles qui sont énumérées en (2) en conformité avec les politiques (2) (iii) à (2) (v) du paragraphe 5.5 (zones de ressources marginales). L'utilisation de la terre selon cette politique assurera que la possibilité d'extraction de minerai sur d'autres terres désignées comme terres de ressources minérales ne sera pas limitée.

4) Estime que, dans les zones de ressources minérales, si les données techniques, après examen par le ministère des Richesses naturelles, démontrent que les ressources minérales d'un emplacement particulier ne se prêtent pas à l'exploitation, l'emplacement pourra être affecté à des utilisations autres que celles énumérées en 2), en comformité avec les politiques 2 (iii) à 2 (v) du paragraphe 5.5 (zones de ressources minérales), sauf lorsque la zone de ressources minérales englobe des zones de sol organique qui seraient autrement désignées comme zones de contraintes écologiques, auquel cas les politiques relatives à la zone de contraintes écologiques (paragraphe 5.6.2) s'appliqueraient. L'utilisation de la terre selon cette politique assurera que la possibilité d'extraction minérale sur les autres terres désignées comme zones de ressources minérales ne sera pas restreinte.

---

*l'exploitation d'une "mine souterraine" signifie l'extraction minière par forage horizontal dans le roc à partir d'une face de carrière sans déranger le terrain situé au-dessus.

5) Lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les détachements de parcelles ou les arrêtés portant sur les secteurs restreints, et les plans de localisation, ou les amendements y afférents, touchant un terrain situé à 450 mètres ou moins, dans le cas des gisements de calcaire, et à 120 mètres ou moins, dans le cas des dépôts de sable et de gravier, de la limite d'une zone de ressources naturelles, le Conseil devra demander l'avis du ministère des Richesses naturelles et du ministère de l'Environnement pour s'assurer que la possibilité d'extraire des minéraux sur les terres désignées comme terres de ressources minérales ne sera pas restreinte.

6) Lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les détachements de parcelles, les arrêtés portant sur les secteurs restreints, et les plans de localisation, ou les amendements y afférents, touchant un terrain situé à 450 mètres ou moins de la zone autorisée d'une carrière ou d'une carrière en bordure de route, ou à 120 mètres ou moins de la zone autorisée d'une sablière ou gravière ou d'une sablière ou gravière en bordure de route, le Conseil devra demander l'avis du ministère de l'Environnement pour s'assurer que la méthode d'extraction et l'étendue ultime de l'opération d'extraction ne seront pas restreintes.

7) Estime qu'il faut classer la zone autorisée des sablières ou gravières (y compris des sablières ou gravières en bordure de route) comme zone d'extraction dans les arrêtés portant sur les secteurs restreints, sauf dans les zones désignées comme zones écologiques naturelles, zones des ressources marginales (restreintes), zones spéciales et zones désignées par le suffixe "(couloir fluvial)". Ce zonage peut ne pas être requis pour les zones autorisées qui, de l'avis du ministère des Richesses naturelles, présentent peu de valeur au titre des ressources compte tenu de la quantité de matériau qui peut en être extraite.

8) Estime que les plans directeurs locaux des municipalités locales doivent comprendre les politiques (1) et (2) ci-dessus, mais qu'il sera possible d'établir des politiques exigeant un amendement à un arrêté portant sur les secteurs restreints avant l'établissement d'une sablière ou d'une carrière.

9) Estime que, nonobstant les autres politiques contenues dans le présent Plan, lorsqu'il existe des parois de carrière à la date de l'adoption de la présente politique par le Conseil régional, il y aura lieu de permettre l'extraction minière souterraine, y compris l'utilisation de l'espace créé par cette extraction, sous réserve, entre autres exigences régionales en matière d'élimination des déchets et d'adduction d'eau, d'égouts, de routes et de transports publics.

10) Lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les

détachements de parcelles, les arrêtés portant sur les secteurs restreints, les plans de localisation, ou les amendements y afférents, touchant des terrains situés à 450 mètres ou moins du lot 20, concession III, ville de Kanata, le Conseil estime que, nonobstant la désignation de zone de ressources marginales, il faudra demander l'avis du ministère des Richesses naturelles pour déterminer s'il y a lieu de permettre ou non la proposition, compte tenu de l'importance du gisement de sable siliceux sur la propriété par rapport aux autres dépôts dans l'est ontarien.

11) Estime qu'il y aura lieu, au plus tard 10 ans à compter de l'adoption des présentes politiques, d'étudier s'il faudrait désigner d'autres zones comme "zones de ressources minérales".
[PAR 5.2, AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N°31 AU PLAN DIRECTEUR, LE 27 DÉCEMBRE 1984]

5.3 ZONES ÉCOLOGIQUES NATURELLES

5.3.1 INTRODUCTION

La région d'Ottawa-Carleton est caractérisée par une végétation, une topographie, une faune et une géologie variées dans les mêmes secteurs géographiques ou contigüs. Les motifs qui justifient la protection de ces caractéristiques, quoique pas nécessairement dans tous les cas, sont:

- de conserver des aires pour la faune;
- de conserver des aires à des fins scientifiques et éducatives;
- de conserver des aires d'intérêt botanique;
- de conserver le pittoresque;
- de réserver des terrains à des fins de foresterie;
- de conserver les ressources en eau et des terres saturées.

Les zones écologiques naturelles figurant aux Annexes "A" et "B" ne sont pas nécessairement celles qui devraient être protégées, mais ce sont les plus importantes dans la zone d'aménagement. Les municipalités locales adopteront les désignations pour d'autres secteurs d'intérêt local dans leur propre plan officiel.

Pour identifier les zones désignées aux Annexes "A" et "B" comme zones écologiques naturelles, la Municipalité régionale a fait faire deux études importantes[1] et s'est prévalue de l'avis de plusieurs autres sources, notamment les sociétés de conservation, le ministère des Richesses naturelles et l'Ottawa Field Naturalists' Club.

La désignation des zones écologiques naturelles a pour but de protéger ces secteurs, mais ne signifie pas qu'elles peuvent être utilisées par le public.

---

[1]Reed, Dr Robert M., An Ecological Study of Conservation-Recreation Areas in the Regional Municipality of Ottawa-Carleton (2 rapports) Université d'Ottawa, 1975 et 1976.

L'utilisation publique n'est permise que lorsque les terrains sont de propriété publique. Ces terrains feront l'objet de plans de gestion qui établiront les types d'activités prévues. Les plans de gestion tiendront compte des intérêts des propriétaires privés des environs. Lorsque les terrains ne sont pas d'appartenance publique, le propriétaire aura la discrétion d'en autoriser l'accès. L'utilisation des zones écologiques naturelles sera régie par les principes établis au paragraphe 5.3.5.

[PAR. 5.3.1 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983]

5.3.2 **Acquisition foncière**

Afin de réaliser les objectifs adoptés à l'égard des zones écologiques naturelles et énoncés au paragraphe 5.3.1, des terrains devront être achetés. Toutefois, de nombreux propriétaires ne sont pas désireux de vendre leurs terrains; les acquisitions se feront donc uniquement si le propriétaire est intéressé à vendre son terrain.

Les principes régissant les acquisitions foncières sont énoncés au paragraphe 5.3.5.

[PAR. 5.3.2 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983)

5.3.3 **Travaux publics**

Le Conseil est conscient que certains travaux publics pourraient avoir un effet néfaste sur les zones naturelles, que ce soit par la construction de travaux ou par leur utilisation ultérieure, mais que certains travaux publics seront nécessaires pour assurer la bonne gestion de ces zones. Le Conseil a donc l'intention d'interdire la construction et d'autoriser l'utilisation.

Aux termes de la Loi sur l'aménagement du territoire, les travaux publics peuvent être réglementés par les plans directeurs s'ils relèvent de la compétence d'une conseil ou d'une commission locale. Ce genre de travaux publics est assujetti aux principes énoncés au paragraphe 5.3.5.

Dans le cas des travaux publics non régis par le présent plan directeur, le Conseil a l'intention de tenir compte des objectifs établis à l'égard des zones écologiques naturelles au paragraphe 5.3.1 lorsqu'ils sera appelé à formuler des commentaires sur les travaux proposés. [PAR. 5.3.3 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983]

5.3.4 **Caractéristiques géomorphiques, géologiques et paysagères**

Il existe dans l'ensemble de la zone d'aménagement, outre les zones écologiques naturelles, d'autres genres de caractéristiques naturelles qui méritent une attention particulière.

En 1975, la Municipalité régionale et le ministère des Richesses naturelles ont entrepris une étude de la zone d'aménagment afin de cerner les caractéristiques géomorphiques et géologiques qu'il serait souhaitable de conserver. Celles-ci figurent

aux Annexes "A" et "B". Le but est de conserver suffisamment de chaque caractéristique pour être en mesure d'en observer les particularités.

D'autres éléments de valeur devraient aussi être protégés. Il pourrait s'agir par exemple de lieux qui donnent une excellente vue du paysage environnant ou d'un très beau paysage rural. On trouve notamment de bons exemples de ceci près de plusieurs escarpements dans les environs d'Orléans et de Cumberland. Ainsi, pour ne pas nuire à ces escarpements, deux points sont primordiaux - empêcher tout aménagement ou exploitation (de carrière par exemple) sur la surface de l'escarpement et établir une marge de reculement assez grande pour empêcher qu'un aménagement soit visible d'en bas. On vise à assurer une protection selon les caractéristiques particulières dans chaque cas. On traite de la question de la protection des paysages en général au paragraphe 5.6.3.

[PAR. 5.3.4 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983]

5.3.5 **Zone de conservation (urbaine)**

À l'intérieur de la limite extérieure de la ceinture de verdure, on trouve certaines zones de terres sous propriété publique qui, pour diverses raisons revêtent une importance écologique. Ces zones sont, avec leurs caractéristiques les plus importantes, les suivantes:

- les bois, l'étang et la rive de Britannia - qui présentent une très grande diversité de types d'habitats pour une vaste gamme et un grand nombre d'oiseaux, de reptiles et d'autres formes de faune;

- la rive et les falaises du parc Rockcliffe - la rive et les falaises calcaires adjacentes sont l'habitat de 30 espèces importantes connues de plantes et d'une colonie de salamandres à deux lignes.

- les bois de la Base aérienne de Rockcliffe - qui sont un secteur forestier relativement vierge, avec plusieurs espèces végétables importantes ou inusitées (p. ex., noyer tendre, noyer amer); et

L'importance de protéger ces zones tient à la fois à leurs caractéristiques écologiques particulières et à leur relative proximité du centre urbain, qui les met à la portée d'un nombre considérable d'utilisateurs éventuels.

Puisque ces terres sont déjà du domaine public, il n'est pas aussi nécessaire d'en prévoir l'aménagement ou l'utilisation limité que le Conseil estime souhaitable pour les terres de propriété privée. Les types d'utilisations permises se limitent à celles qui ne boulerversent pas sensiblement l'environnement naturel. En raison de leur proximité par rapport à une grande population, il peut être nécessaire d'envisager des restrictions d'utilisation dans la gestion de ces zones pour assurer la protection de leurs caractéristiques névralgiques.

L'aménagement doit se limiter à ce qui est nécessaire dans les intérêts de la conservation. A ce titre, la réalisation d'équipements de loisirs ne serait généralement pas conforme à l'esprit de cette désignation.

[PAR .5.3.5, AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, MODIFIÉ ET APPROUVÉ PAR LE MINISTRE LE 30 DÉCEMBRE 1985]

5.3.6 **Politiques**

Par conséquent, le Conseil:

1. désigne comme zones écologiques naturelles les secteurs figurant aux Annexes A et B;

2. se propose d'autoriser les utilisations suivantes dans les zones écologiques naturelles:

   i) maison unifamiliale et bâtiments annexes sur chaque terrain existant dont la façade donne sur une voie publique entretenue à longueur d'année,

   ii) exploitation agricole, y compris les aménagements résidentiels requis,

   iii) exploitation forestière aux termes de la Loi sur les forêts, L.R.O. 1980,

   iv) utilisations récréatives ne nuisant pas aux caractéristiques naturelles du milieu,

   v) utilisations propres à la conservation ou à la gestion des ressources en eau, de la faune ou d'autres caractéristiques naturelles,

   vi) utilisations faisant usage des caractéristiques naturelles de ces zones, à des fins scientifiques et éducatives,

3. se propose, dans les zones naturelles,

   i) d'annoncer qu'il est disposé à acheter des terrains si les propriétaires fonciers désirent les vendre,

   ii) à la demande du propriétaire foncier, de négocier un prix mais, si dans un délai de six mois, aucune entente n'est conclue, d'établir un prix conformément à la Loi sur l'expropriation, ou

   iii) à la demande du propriétaire foncier, d'exproprier la propriété aux termes de la Loi sur l'expropriation,

   iv) de ne pas acquérir d'ajouts, sauf à la demande du propriétaire,

   v) d'être disposé à n'acheter qu'une partie de la propriété, à condition que les dimensions de la parcelle non acquise satisfasse aux exigences de la municipalité locale.

4. se propose, dans les zones naturelles,

   i) de faire gérer les terrains qu'il a acquis par le ministère des Richesses naturelles. Cependant, si d'autres dispositions étaient proposées et considérées réalisables et souhaitables par le Conseil, de les prendre en considération,

ii) de mettre sur pied des comités consultatifs locaux pour réexaminer le programme de gestion élaboré par le ministère des Richesses naturelles, qui pourront conseiller le Conseil et le Comité d'urbanisme à cet égard, après consultation avec les parties intéressées. Le mandat de ces comités sera établi au besoin,

iii) de consulter le ministère des Richesses naturelles pour que soient adoptées les pratiques de gestion suivantes concernant les terrains qui lui appartiennent:

- des utilisations récréatives ne devraient être établies que lorsqu'un plan de gestion aura été préparé de concert avec les comités mentionnés en 4ii),

- des terrains devraient être aménagés à des fins publiques uniquement s'ils comportent un accès d'une emprise libre ou d'un autre terrain public comportant un accès,

- des bornes devraient être posées aux quatre angles de la propriété de la Région,

- des terrains pourront être loués dans un but précis, sous réserve des intérêts des propriétaires voisins, des caractéristiques de la propriété et des objectifs du Conseil énoncés au paragraphe 5.3.1.

iv) de continuer à verser des subventions en remplacement d'impôt aux municipalités locales pour les terrains acquis, ces subventions étant calculées selon le taux au mil résidentiel de la municipalité,

v) d'être disposé à considérer les demandes de subvention des municipalités locales pour les frais supplémentaires manifestement occasionnés par l'utilisation ou la gestion de terres régionales dans les zones naturelles.

5. vise à ce que, dans les cas où les zones de contrainte écologique sont localisées dans les zones naturelles, les principes énoncés au paragraphe 5.6.2 soient également applicables;

6. vise à ce que tous les travaux publics (définis dans la Loi sur l'aménagement du territoire) à l'intérieur des zones écologiques naturelles ou des zones de conservation (urbaine) ne soient effectués avant qu'une étude des effets sur l'environnement soit entreprise conjointement par le promoteur et le Conseil afin de déterminer les effets écologiques de la proposition et de recommander si le projet devrait être approuvé ou rejeté et, dans l'affirmative, sous quelles conditions;

7. vise à ce que les travaux publics ne tombant pas sous la portée de la Loi sur l'aménagement du territoire, soient conforment aux objectifs établis pour les zones écologiques naturelles au paragraphe 5.3.1 lorqu'il sera appelé à commenter les travaux proposés. Le Conseil devra pareillement être conforme aux caractéristiques écologiques des zones de conservation (urbaine) telles qu'énoncées au paragraphe 5.3.5.

8. lors de l'approbation ou l'étude des plans directeurs locaux, des plans de lotissement ou les détachements de parcelles ainsi que les arrêtés portant sur les secteurs restreints et les plans de localisation, ou les amendements y afférents, se propose de prendre en considération, outre ce qui est énoncé ci-dessus, les objectifs portant sur les caractéristiques géomorphiques, géologiques et paysagères mentionnées au paragraphe 5.3.4.

   [PAR. 5.3.2 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983]

9. vise à ce que les politiques en 2(v) et 2(vi) relatives aux zones de conservation (urbaine) soient mises en vigueur et que les utilisations récréatives, qui utilisent sans diminuer l'écologie de l'emplacement en question seront permises.

   [PAR. 5.3.6 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, MODIFIÉ ET APPROUVÉ PAR LE MINISTRE, LE 30 DÉCEMBRE 1985]

5.4 LES COULOIRS FLUVIAUX

5.4.1 INTRODUCTION

Les rivières des Outaouais et Rideau, de par la diversité de leur topographie et des types d'aménagements ou de constructions effectués le long de leurs rives, regroupent toute une gamme d'activités humaines, de paysages, de sites historiques et de lieux récréatifs; il est donc indispensable de traiter ces deux couloirs fluviaux comme des entités indépendantes lors de l'élaboration d'une stratégie de planification. Ces couloirs fluviaux offrent, le long de leurs rivages, toute une gamme de panoramas et d'activités qui, malgré une certaine hétérogénéité, en font néanmoins des entités distinctes du reste de la zone d'aménagement. D'amont en aval, ce n'est qu'une succession de baies et de plages, de falaises et d'escarpements, de champs cultivés et de terres vierges, de forêts et de broussailles, de prairies et de marécages, d'îles et de ponts, de vastes zones urbanisées, d'équipements récréatifs, de pâtés de maisons et de bâtiments isolés. Un tel kaléidoscope, tout en faisant le charme et la beauté de ces deux rivières, est aussi la source même des problèmes actuels et futurs qu'elles présentent. En effet, faute de mesures adéquates, la rivalité d'un trop grand nombre d'activités, très différentes, pour l'occupation d'un espace restreint, risque fort de détériorer l'environnement et ce, au détriment de tous.

5.4.2 LES RIVIÈRES EN TANT QUE RESSOURCES

Pour mesurer l'importance des rivières des Outaouais et Rideau, il convient de se placer non seulement dans le contexte de la zone d'aménagement et des besoins et conflits relatifs à l'aménagement de certains terrains, mais aussi dans la perspective beaucoup plus vaste de la province et du pays. En effet, ces deux rivières sont dotées d'importants atouts historiques et récréatifs dont il faut toujours tenir compte lors de l'élaboration d'une politique d'urbanisme à leur sujet.

La rivière Rideau fait partie du réseau fluvial et du canal reliant Kingston à Ottawa. Ce canal fut construit entre 1826 et 1832 dans le but de créer une autre voie d'accès au Saint-Laurent, entre Montréal et Kingston. Aucune fortification ne fut entreprise dans la zone d'aménagement et les dix-sept écluses situées à six endroits différents en sont les seules structures relativement dignes d'intérêt. Cependant, de nombreux édifices historiques furent également construits le long des rives. Ainsi, l'importance actuelle de la rivière Rideau vient non seulement de ce qu'elle est un bassin de drainage pour la majorité de la zone d'aménagement, mais aussi de ce qu'elle offre de nombreuses possibilités de loisirs. L'été, elle est sillonnée de bateaux de plaisance de tous genres. De 1948 à 1969, le nombre d'usagers des écluses a augmenté, en moyenne, de 7% par an. L'expansion de ce type d'activités a entraîné la construction de quais et de marinas. En plus de la navigation, la rivière Rideau offre de multiples possibilités de loisirs, et des terrains de camping, publics et privés, ainsi que des terrains de pique-nique, qui sont déjà aménagés le long de ses rives. Bien que celles-ci ne présentent pas un potentiel récréatif très élevé sur toute leur longueur, leurs sections marécageuses ou rocheuses n'en contribuent pas moins à la variété du paysage. Sur ce plan seulement, la rivière Rideau représente déjà un atout appréciable, étant donné la multiplicité des panoramas que l'on peut contempler de chacune des routes qui la longent.

La rivière des Outaouais, pour sa part, a joué un rôle important dans l'histoire du Canada car elle se trouvait sur la route des explorateurs, des missionnaires et des marchands de fourrure se dirigeant vers l'Ouest. La zone d'aménagement ne possède aucun vestige de cette époque, mais plusieurs édifices situés à proximité de la rivière évoquent son peuplement, au début du dix-neuvième siècle. Comme pour la rivière Rideau, l'atout majeur de l'Outaouais réside dans son potentiel récréatif important, à la fois pour la navigation et les activités de plein air. Il est toutefois plus difficile d'en apprécier la valeur esthétique car, en dehors d'Ottawa, aucune route ne la longe, à l'exception de quelques brefs tronçons de la route 17.

5.4.3 ÉTUDE DES COULOIRS FLUVIAUX

Afin de protéger et d'optimiser les atouts des couloirs des rivières des Outaouais et Rideau, il faudra qu'ils fassent l'objet de politiques particulières. À cette fin, une étude détaillée des couloirs fluviaux a été entreprise.[1] On a établi quatre principaux objectifs pour les couloirs fluviaux, de même que deux autres objectifs secondaires qui sont considérés comme essentiels à la réalisation des quatre autres.

La réalisation des objectifs énoncés ci-dessous demandera la participation de divers paliers gouvernementaux et de différents organismes. Le présent plan directeur ne vise pas à déterminer quelles seront les responsabilités de ces organismes à cet égard.

---

[1] Service de l'urbanisme, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, Ottawa and Rideau Rivers and Shores in Ottawa-Carleton, 1978.

Principaux objectifs

Loisirs

Déterminer une gamme de possibilités de loisirs convenables.

Conservation

Conserver les zones écologiques naturelles qui ont de l'importance en ce qui concerne la pêche, la faune, la flore et la géologie.

Patrimoine

Protéger, interpréter et restaurer les éléments qui représentent le patrimoine des cours d'eau.

Esthétique

Maintenir et améliorer la valeur panoramique des couloirs fluviaux en protégeant les éléments importants du paysage et empêcher les mesures susceptibles d'avoir des effets néfastes.

Objectifs secondaires

État des eaux

Veiller au bon état des eaux afin d'aider à réaliser les objectifs principaux.

Réglementation de l'aménagement

Veiller à ce que l'emplacement, le genre, la densité, la disposition et l'apparence des nouveaux aménagements soient conformes aux principaux objectifs.

Les politiques nécessaires pour réaliser les objectifs susmentionnés ne peuvent toutes être atteintes à l'aide d'un plan directeur et il en résulte que certaines politiques sont contenues dans les documents qui accompagnent mais qui ne font pas partie de ce plan 1.

[PAR. 5.4.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, APPROUVÉ PAR LA CAMO, LE 7 AOÛT 1985]

---

1 La Municipalité d'Ottawa-Carleton, Operational Policies - Ottawa and Rideau River Corridors and Land Acquisition and Management-Ottawa and Rideau River Corridors

En raison des objectifs précités et de l'importance que le Conseil attache aux couloirs fluviaux, il est nécessaire que des politiques particulières soient mises en application. Ces politiques diffèrent quelque peu des politiques applicables aux terrains qui ne font pas partie des couloirs fluviaux et portent sur les domaines suivants:

- désignations foncières
- routes panoramiques
- planification des emplacements
- emplacement des terrains consacrés à des fins publiques
- acquisition de terrains

Pour indiquer de façon générale où les politiques relatives aux couloirs fluviaux sont applicables, une désignation "couloir fluvial" apparaît pour d'autres désignations aux Annexes "A" et "B", mais comme il est expliqué plus bas, les politiques particulières ne s'appliquent pas de la même façon à toutes les désignations.

[PAR. 5.4.3 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

5.4.4 DÉSIGNATIONS FONCIÈRES

Compte tenu des objectifs établis concernant les couloirs fluviaux en ce qui concerne les loisirs, la conservation, le patrimoine et l'esthétique, le Conseil considère qu'il est nécessaire qu'il y ait des désignations spéciales dans certains secteurs des couloirs fluviaux et que dans certains autres, les politiques soient différentes de celles qui s'appliquent aux désignations qui se trouvent à l'extérieur des couloirs fluviaux.

Zone de ressources marginales (couloirs fluviaux)

Il existe, à l'intérieur des couloirs fluviaux, spécialement dans le couloir Ouest de la rivière des Outaouais, des terrains qui n'offrent aucune possibilité pour les loisirs, la conservation ou l'agriculture. Ailleurs dans la région, ce genre de terrain est désigné comme une zone de ressources marginales. Dans ces zones, les exploitations agricoles et forestières, les loisirs en plein air, l'aménagement limité de terrains de campagne, des puits d'extraction et carrières, tous les types d'aménagement commercial et des industries rurales sont autorisés en vertu des dispositions du présent plan.

Dans les couloirs fluviaux, afin de conserver le paysage naturel et les attraits visuels, les puits d'extraction et carrières et les aménagements industriels ne seront pas autorisés, tandis que les entreprises commerciales devront être de nature récréative ou serviront les voyageurs.

Par conséquent, le Conseil:

a l'intention d'autoriser les activités suivantes dans les zones de ressources marginales (couloirs fluviaux), sous réserve des politiques énoncées aux paragraphes 5.4.6 et 5.4.7:

- foresterie;
- exploitation agricole (y compris les logements connexes);
- utilisations propres à la conservation ou la gestion des cours d'eau, des poissons, de la faune et d'autres caractéristiques ou particularités naturelles;
- espaces verts ou loisirs en plein air utilisant le milieu naturel sans y nuire;
- aménagements touristiques;
- utilisations commerciales liées aux activités récréatives utilisant les cours d'eau ou desservant les voyageurs;
- aménagements domiciliaires limités non agricoles conformément aux dispositions relatives à l'aménagement de terrains de campagne dans les zones de ressources marginales décrites au paragraphe 2.4.2.7.

Zones de ressources agricoles (couloirs fluviaux)

À l'extérieur des couloirs fluviaux, la désignation de terrains comme zone de ressources agricoles vise à protéger les terres agricoles cotées 1, 2 ou 3 selon le Répertoire canadien des terrains, avec les autres terrains contigüs exploités à des fins agricoles. Outre l'agriculture, la foresterie, les loisirs en plein air, les puits d'extraction et carrières, et les activités commerciales et industrielles directement liées à l'agriculture sont permises, tout comme les aménagements domiciliaires là où il y a de grandes étendues de terre pauvre.

Les puits d'extraction et carrières, de même que les aménagements industriels ne devraient pas être autorisés dans les couloirs fluviaux. Parce qu'il est souhaitable de protéger les terres agricoles, des aménagements commerciaux et récréatifs seront permis, mais uniquement s'ils nécessitent un accès à l'eau ou un emplacement riverain (par ex, parcs-plages, marinas, terrains de camping au bord de l'eau). On considère que ces utilisations ont suffisamment d'importance à la réalisation de l'objectif relatif aux loisirs énoncé au paragraphe 5.4.3. pour être permises, même si elles éliminaient des terres agricoles. On s'attend que ce genre d'aménagement soit minime.

D'autres très petites parcelles ont été désignées comme des ressources agricoles (couloirs fluviaux) entre la rivière et la route adjacente. Ces parcelles seraient admissibles à des aménagements, conformément aux politiques adoptées à l'égard de zones de ressources marginales (couloirs fluviaux),

si des preuves peuvent être produites par le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario, attestant que le sol n'est pas de catégorie 1, 2 ou 3 (ARDA) ou que la parcelle est si petite, si parsemée de ravins ou tellement affectée d'autres limitations qu'elle ne serait pas propice à une production agricole soutenue du point de vue commercial, ou ne pourrait matériellement contribuer aux exploitations agricoles voisines. En aucune circonstance toutefois l'aménagement de la parcelle devrait-il réduire la viabilité économique d'une ferme centrale ou affecter indûment les exploitations agricoles voisines. La plupart de ces parcelles se trouvent dans le couloir de la rivière Rideau, entre la rivière et les routes régionales n°s 13 et 19.

Il faudrait insister sur le fait que l'aménagement des petites terres agricoles devrait uniquement être permis sous les mêmes conditions qui s'appliquent à l'aménagement des zones de ressources marginales (couloirs fluviaux). Les politiques que renferment le présent plan n'autorisent pas d'aménagement sur des terres agricoles qui ne serait pas permis dans les zones de ressources marginales.

Par conséquent, le Conseil:

a l'intention d'autoriser les activités suivantes dans les zones de ressources agricoles (couloirs fluviaux), sous réserve des politiques énoncées aux paragraphes 5.4.6 et 5.4.7:

- foresterie;
- exploitation agricole (et les aménagements résidentiels qui s'y rattachent);
- utilisations propres à la conservation ou à la gestion des cours d'eau, des poissons, de la faune et d'autres caractéristiques ou particularités naturelles;
- espaces verts et loisirs en plein air nécessitant un accès à l'eau ou un emplacement au bord de l'eau;
- sur les terres non propices à la production agricole soutenue, toutes les utilisations permises conformément aux politiques régissant les zones de ressources marginales (couloirs fluviaux), à condition qu'elles ne nuisent pas à la viabilité de la ferme centrale ou les exploitations agricoles voisines. On vise ici à ce que cette considération spéciale ne soit donnée qu'aux petites parcelles de terres agricoles le long de la rivière Rideau qui se trouvent entre la rivière et les routes régionales n°s 13 et 19. Aux fins de l'application de cette politique, le Conseil devra demander l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement ou les détachements de parcelles, ainsi que les arrêtés portant sur les secteurs restreints, ou les amendements y afférents.

. en outre et nonobstant toute autre exigence du Plan, dans la partie du couloir fluvial qui est bornée par les routes régionales n°s 8 et 19, à l'intérieur du lot 30, concession à façade fractionnée (R.F.) dans la ville de Gloucester, et compte tenu de la nature, du genre et de l'emplacement, des aménagements résidentiels seront autorisés jusqu'à concurrence d'une densité nette d'une unité par 0,2 hectare.

[PAR. 5.4.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 28 AU PLAN DIRECTEUR, LE 10 MARS 1983]

Espaces verts riverains

À l'intérieur de la ceinture de verdure, une grande proportion de terres riveraines (environ 70 %) sont d'appartenance publique et la majeure partie de ces terrains a été aménagée dans une certaine mesure pour de loisirs passifs (par ex. les pistes cyclables et sentiers qui longent la rivière des Outaouais).

Tous les terrains publics à l'intérieur des couloirs fluviaux qui ont été aménagés pour les loisirs ou qui devraient l'être sont désignés comme des Espaces verts riverains.

Il importe que les espaces verts riverains soient ainsi conservés pour les loisirs en plein air et qu'ils ne soient pas affectés par les utilisations voisines. Par contre, ces secteurs devraient être utilisés de manière plus intensive, à condition que leur état naturel soit maintenu de façon générale. Ils pourraient donc comporter d'autres installations.

Par conséquent, le Conseil:

a l'intention d'autoriser, dans les Espaces verts riverains

(i) les utilisations suivantes:

. loisirs actifs nécessitant un accès à l'eau ou un emplacement au bord de l'eau, comme des plages et des débarcadères et embarcadères;

. des loisirs passifs comme la marche à pied, les excursions en montagne, le cyclisme et le ski de fond;

(ii) d'encourager les organismes compétents à fournir les utilisations mentionnées en (i);

(iii) la désignation ne vise pas à déterminer si de nouvelles routes (promenades) seront aménagées. L'intention de la Région en ce qui concerne les routes actuelles et proposées est énoncée à l'Annexe "C" au Plan directeur;

Zone de loisirs

Le rapport "Land Acquisition and Management - Ottawa and Rideau River Corridors" indique qu'il est opportun de prévoir de nouvelles zones d'accès à l'eau et de recommander l'acquisition de certains emplacements. Cependant, afin de distinguer la question de la désignation de celle de l'acquisition, comme cela s'est fait dans le cas des politiques relatives aux zones écologiques naturelles[1], il est préférable de ne pas délimiter spécifiquement les zones d'acquisition dans le Plan directeur. Cependant, il faut des politiques pour assurer la protection de ces zones avant leur acquisition.

Compte tenu des possibilités d'accès à l'eau à l'extérieur de la ceinture de verdure, il importe de ne pas perdre, au profit d'autres utilisations, les zones présentement utilisées à des fins de loisirs et d'accès, même si elles ne se trouvent pas nécessairement dans l'état physique le plus approprié. Cependant, lors de la sélection de nouvelles zones, la qualité physique d'un emplacement est la considération la plus importante.

Le rapport sur l'acquisition des terrains décrit les procédures à suivre au sujet de l'acquisition publique ou de l'aménagement privé pour fins de loisirs des futures zones de loisirs; pour les zones de loisirs existantes, l'acquisition n'est pas nécessaire, pourvu qu'elles demeurent affectées aux loisirs. Les zones sont désignées par un symbole dans les Annexes "A" et "B" et les politiques sont décrites ci-après. Pour l'interprétation de l'étendue des terrains que désigne le symbole, il faudra se reporter aux cartes de l'Appendice 1 du rapport sur l'acquisition des terrains.[2]
Par conséquent, le Conseil:

Estime que, dans les zones désignées comme zones de loisirs, il y a lieu de:

i) . continuer de permettre les utilisations actuelles et de laisser les utilisations de loisirs existantes prendre de l'expansion;

. assujettir les zones proposées pour utilisation future à des fins de loisirs à des politiques d'acquisition énoncées ailleurs[1] et prévoyant aussi des équipements de loisirs parrainés par des intérêts privés;

ii) interpréter l'étendue de la zone sujette à désignation à la lumière des cartes qui font partie des politiques d'acquisition énoncées séparément.[2]

PAR. 5.4.4, AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, APPROUVÉ EN PARTIE PAR LA CAMO, LE 7 AOÛT 1985]

---

[1]Amendement N° 12 au Plan directeur pour la zone d'aménagement d'Ottawa-Carleton.

[2]La Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, Land Acquisition and Management - Ottawa and Rideau River Corridors.

Première zone spéciale (Île Petrie)

L'île Petrie est formée d'un groupe de sablières interrreliées, boisées par endroits, qui sont partiellement inondées chaque printemps. Une exploitation de dragage de sable, qui permet d'extraire le sable du lit de la rivière des Outaouais, est située dans la partie est de l'île. La partie ouest est dans un état plus naturel et on y trouve des zones de micocoulier, arbre rare dans la région.

L'eau de la rivière des Outaouais à cet endroit est impropre à la baignade pour l'instant. Cependant, sa qualité pourrait s'améliorer après la mise en service de l'usine de traitement des eaux usées de Templeton. Malgré cela, et compte tenue de sa proximité de la Collectivité urbaine de l'Est et de la pénurie d'installations dans le couloir est de l'Outaouais, l'île Petrie est une zone propice à l'acquisition. La majorité de l'île appartient à un même propriétaire et, à long terme, il y aurait lieu d'en acheter une partie ou la totalité. Si le propriétaire désire en conserver une partie, cela pourrait être envisagé au moment de l'acquisition. L'aménagement de l'île pourrait comporter un aménagement de loisirs privé. La nature exacte de l'aménagement à permettre sera à déterminer de concert avec la municipalité locale.

Par conséquent, le Conseil:

Estime, que dans la première zone spéciale désignée:

- les utilisations existantes pourront se poursuivre, mais que l'extraction de sable ne devrait pas s'étendre sur une plus grande partie de l'île qu'à l'heure actuelle;

- à long terme, une partie (ou la totalité) de l'île devrait être acquise par le pouvoir public à des fins de loisirs ou aménagée aux mêmes fins par des intérêts privés sous réserve des politiques régissant l'aménagement privé de zones de loisirs qui sont contenues dans le rapport sur l'acquisition et la gestion des terrains;[1]

- la possibilité d'aménager une plage publique devrait dépendre de l'amélioration de la qualité de l'eau selon les normes provinciales régissant les eaux de baignade;

- toute utilisation future de l'île devrait assurer la protection suffisante des bois de micocoulier et de la zone adjacente d'avifaune aquatique.
PAR. 5.4.4, AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, APPROUVE EN PARTIE PAR LA CAMO, LE 7 AOUT 1985]

---

[1]La Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, Land Acquisition and Management - Ottawa and Rideau River Corridors

2e zone spéciale (Sablonnières sur les hautes terres)

Le rapport intitulé "Ottawa and Rideau Rivers and Shores in Ottawa-Carleton"[1] proposait que l'ensemble des sablonnières sur les hautes terres soient désignées pour fins de loisirs futurs. Toutefois, parce que la Région a redéfini ses intérêts en matière de loisirs, la majeure partie des terres éloignées ne font pas partie des éléments essentiels aux loisirs. Les travaux sur le terrain ont confirmé que la partie nord de la rive offre des possibilités d'aménagement pour une plage. En outre, une portion du terrain sera nécessaire pour en créer un lien d'espaces verts qui a été recommandé entre la zone urbaine existante et la Collectivité urbaine du Sud.

Il n'est pas évident d'emblée ce qu'il faudrait faire des autres terrains. Le choix d'une utilisation appropriée est difficile à cause de l'Aéroport international d'Ottawa. Des aménagements domiciliaires ne conviendraient pas dans la majeure partie du secteur, compte tenu du bruit provenant de l'aéroport et certaines utilisations industrielles pourraient porter préjudice aux intérêts de la Région en matière de loisirs (effets de la pollution sur la future plage, par ex.).

À la lumière de ces problèmes, tout le secteur a été désigné comme une zone spéciale. La Région s'attachera surtout à empêcher toute occupation du sol qui nuirait à la rivière ou à la valeur récréative des terres riveraines et du lien d'espaces verts. Avant de prendre une décision définitive concernant l'occupation des sols il faudra attendre que la question soit résolue de concert avec la ville d'Ottawa.[2]

Par conséquent, le Conseil:

a l'intention dans la 2e zone spéciale ainsi désignée:

- d'empêcher toute occupation du sol qui nuirait à la rivière ou à la valeur récréative des terres riveraines. Cette question devra être résolue de concert avec la ville d'Ottawa;
- d'autoriser que les utilisations actuelles se poursuivent.

---

[1]Service de l'urbanisme, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, Ottawa and Rideau Rivers and Shores in Ottawa-Carleton, 1978

[2]La Ville d'Ottawa a préparé un plan préliminaire pour la zone des routes près des hautes terres et des rivières qui devrait être définitif en 1981.

Autres désignations

Puisqu'il n'existe pas de différence sur le plan des politiques, exception faite des éléments sousmentionnés, entre les terrains à l'intérieur et à l'extérieur du couloir fluvial dans les désignations suivantes, le Conseil a l'intention dans les zones désignées:

(i) emplacement général des secteurs sud de Nepean et de Gloucester à l'intérieur de la Collectivité urbaine du Sud (couloir fluvial);

(ii) zone de contrainte écologique (couloir fluvial);

(iii) village (couloir fluvial),

les mêmes politiques s'appliquent aux catégories correspondantes des désignations, sans l'apposition de "(couloirs fluviaux)" qui apparaissent ailleurs dans la Plan, sauf que les désignations (i), (ii) et (iii) ci-dessus peuvent être visées par les politiques énoncées aux paragraphes 5.4.6 et 5.4.7 et la désignation (ii) peut être visée par les politiques énoncées au paragraphe 5.4.7.

[PAR. 5.4.4 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]
[PAR. 5.4.4, AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, MODIFIÉ ET APPROUVÉ PAR LE MINISTRE, LE 30 DÉCEMBRE 1985]

5.4.5 ROUTES PANORAMIQUES

Pour la plupart, de grandes artères longent les rivières Rideau et des Outaouais. Ces routes font partie intégrante des couloirs fluviaux, car elles donnent accès à diverses installations récréatives au bord de l'eau. Elles peuvent aussi faire fonction de routes touristiques pour les gens qui visitent la capitale nationale et, sur le plan local, offrir de très beau panoramas aux automobilistes qui les empruntent pour admirer le paysage. Ces routes sont donc une ressource importante et méritent une considération spéciale dans le contexte des couloirs fluviaux. Elles permettent d'atteindre en particulier les objectifs établis en matière de loisirs et d'esthétique pour les couloirs fluviaux et, à ce titre, justifient une reconnaissance spéciale.

Pour identifier les routes panoramiques les plus appropriées, trois aspects doivent être pris en considération:

- le tracé relativement direct de la route - pour notamment assurer des routes menant à la capitale que les visiteurs peuvent facilement suivre;

- la proximité des routes aux rivières - pour notamment assurer un accès pratique aux rivières et aux caractéristiques récréatives connexes; et

- les qualités panoramiques des routes - pour notamment offrir une vue agréable de l'eau et des beaux paysages.

Par conséquent, le Conseil:

désigne en tant que routes panoramiques les routes identifiées à l'Annexe "F" de ce Plan directeur et en plus, adoptera les politiques relatives à leur promotion.

[PAR. 5.4.5 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

[PAR.5.4.5 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, APPROUVÉ PAR LA CAMO, LE 7 AOÛT, 1985]

[PAR. 5.4.5 AMENDÉ EN PARTIE, AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, MODIFIÉ ET APPROUVÉ PAR LE MINISTRE, LE 30 DÉCEMBRE 1985]

5.4.6 PLANIFICATION DES EMPLACEMENTS

L'administration des plans de localisation incombe aux municipalités locales qui tiendront compte des qualités esthétiques et panoramiques des couloirs fluviaux et des routes panoramiques. Le Conseil en fera autant pour les plans de lotissement qu'il est appelé à approuver.

[PAR. 5.4.6 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

5.4.7 EMPLACEMENT DES TERRAINS DÉSIGNÉS À DES FINS PUBLIQUES

En ce qui a trait aux accès à l'eau, il serait possible par le truchement des plans de lotissement de prévoir des terrains publics sur les rives. On pourrait ainsi fournir de petites étendues d'espaces verts, mais pas au point d'accommoder des utilisations publiques d'envergure. Ce sera malgré tout un moyen pour tous les résidents d'un lotissement, où seuls quelques terrains auront une façade sur la rive, d'avoir accès à l'eau et c'est pourquoi les terrains ainsi désignés devraient être situés au bord de l'eau et comporter un accès d'une voie publique, à moins que d'autres raisons obligent à procéder autrement. Cette approche devrait être applicable à toutes les désignations de terrains là où un projet de lotissement se trouve en bordure des rivières.

Par conséquent, le Conseil:

Lorsqu'il sera appelé à approuver des demandes de lotissement comportant des terrains riverains dans les couloirs fluviaux exigera que les terrains désignés à des fins publiques soient situés au bord de l'eau et accessibles d'une voie publique, à moins que d'autres raisons obligent à procéder autrement.

[PAR. 5.4.7 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

5.4.8. ACQUISITION FONCIÈRE

Le Conseil reconnaît que, pour réaliser pleinement les objectifs relatifs aux couloirs fluviaux, il faudra procéder à l'acquisition sélective de terrains. Il reconnaît également que d'autres organismes que lui-même ont aussi des pouvoirs dans ce domaine et qu'il y a lieu de les intéresser à l'acquisition, à l'aménagement ou à l'entretien de nouvelles zones et (ou) installations.

Par l'application de la politique régissant les "zones de loisirs" au paragraphe 5.4.4, il est établi une désignation en vertue de laquelle les zones propices à l'acquisition peuvent être soustraites à l'aménagement, mais le Conseil reconnaît qu'il faudra aussi des politiques supplémentaires échappant au cadre d'un Plan directeur et que ces politiques devraient faire l'objet d'un document distinct.

Par conséquent, le Conseil:

- adoptera des politiques, qu'il pourra modifier de temps à autre, touchant l'acquisition et la gestion des terrains du couloir fluvial et ces politiques compléteront le Plan directeur, sans toutefois en faire partie.

- sera disposé à envisager l'acquisition d'autres zones des couloirs fluviaux, en plus des zones désignées comme "zones de loisirs" selon que les circonstances le dicteront de temps à autre, en tenant compte de la nature et de l'emplacement de la propriété, des utilisations qui pourront en être faites ainsi que des fonds disponibles, et en établissant les responsabilités relatives à leur mise en valeur et à leur entretien."

[PAR. 5.4.8, AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, APPROUVÉ PAR LA CAMO, LE 7 AOÛT 1985]

5.5 LES ZONES DE RESSOURCES MARGINALES

Du fait de leur géomorphologie, certaines zones assez étendues de la Région n'offrent que des possibilités d'aménagement assez réduites. En général, leurs sols ne se prêtent guère à l'agriculture ou à la foresterie, même si quelques enclaves de bonnes terres permettent de telles activités. Certaines zones de ressources marginales situées à proximité des zones urbaines désignées aux Annexes "A" et "B", pourraient fort bien être urbanisées après la fin de la période de planification.

La plupart des zones de ressources marginales désignées à l'Annexe "A" se trouvent dans les cantons de Carleton-Ouest et de Goulbourn, où affleurent des roches calcaires de fond et maintes formations rocheuses. Ces sols calcaires sont généralement impropres à une agriculture ou à une foresterie rentables. Ils ne conviennent guère plus à l'aménagement résidentiel nécessitant des équipements privés, car les sols recouvrant les fonds rocheux sont trop minces. Si l'on ne connaît pas encore précisément la valeur commerciale de ces ressources calcaires, certaines de ces zones ont cependant été désignées "zones de ressources minérales", en attendant que soit terminée une analyse détaillée des ressources en agrégats de la zone d'aménagement (voir paragraphe 5.2).

La plupart de ces zones sont très boisées, mais des coupes importantes y ayant été effectuées, le reboisement y est recommandé. Ceci favoriserait en effet la régénération du sol, les activités récréatives privées et même, éventuellement, l'exploitation forestière commerciale à petite échelle, sur les terrains les plus propices. À ce propos, les propriétaires fonciers privés sont invités à entreprendre personnellement le reboisement de leurs terres, dans le cadre du Programme de régénération des forêts, administré par le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario.

Même si la valeur commerciale de leurs ressources reste limitée, ces terrains marginaux s'intègrent harmonieusement au paysage rural; en effet, leurs vastes étendues aèrent considérablement les secteurs d'agriculture intensive, les zones d'habitat de la faune et de la flore et les lieux de loisirs de plein air, tout en convenant parfaitement à des activités agricoles limitées aussi bien qu'à l'aménagement résidentiel rural. Certains secteurs de ces zones, en raison de la composition de leurs sols, de leurs atouts esthétiques et de la proximité d'équipements collectifs, conviennent très bien à un aménagement résidentiel limité, sur des parcelles relativement étendues. Au paragraphe 2.4.2.7 de ce Plan, le Conseil prévoit d'aménager un nombre limité de résidences de campagne dans ces zones de ressources marginales.

Le Conseil prévoit qu'à l'exception des zones réservées à l'aménagement résidentiel rural dans les plans directeurs locaux, conformément au paragraphe 2.4.2.7 de ce Plan, les zones de ressources marginales seront généralement maintenues dans leur état actuel, et que l'on y encouragera l'expansion des activités agricoles et forestières. Par ailleurs, un nombre limité d'aménagements industriels et commerciaux, nécessaires à la collectivité rurale, y seront autorisés, conformément aux paragraphes 2.5.4.2 et 2.5.4.4.6 respectivement.
[PAR. 5.5 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 22 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]

Le Conseil est conscient du fait que certains secteurs, de par leurs caractéristiques naturelles, requièrent des politiques relatives à l'utilisation et à l'aménagement des terrains qui sont plus limitées que celles qui s'appliquent normalement aux zones de ressources marginales. Ces secteurs ont été désignés comme des zones de ressources marginales (restreintes) dans le cadre des objectifs suivants:

- protection des habitats de la faune;
- protection de certains secteurs de valeur scientifique ou éducative;
- protection des zones d'intérêt botanique;
- protection des secteurs panoramiques;
- mise de côté de terrains aux fins de foresterie;
- protection des réserves d'eau et des terres saturées.

Les terres désignées comme des zones de ressources marginales (restreintes) ont pour objet de conserver la nature et l'environnement principalement par l'entremise des propriétaires privés.

[PAR. 5.5 MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983]

En résumé, le Conseil propose:

(1) que les terrains désignées "zones de ressources marginales" à l'Annexe A soient généralement maintenus dans leur état actuel;

[PAR. 5.5 MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983]

(2) d'autoriser les aménagements et activités jugés appropriés, à savoir:

[PAR. 5.5 MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983]

i) l'agriculture, y compris les résidences et les bâtiments nécessaires à cette activité;

ii) la foresterie;

iii) les espaces verts, la conservation et les loisirs de plein air:

iv) certains aménagements industriels, d'importance limitée, s'ils sont conformes aux politiques régissant l'industrie en milieu rural (voir paragraphe 2.5.4.2);
[PAR. 5.5(2)(iv) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 22 DE LA C.A.M.O., LE 11 OCTOBRE 1979.]

v) certains aménagements commerciaux, d'importance limitée, s'ils sont conformes aux politiques régissant les équipements commerciaux en milieu rural (voir paragraphe 2.5.4.4.6);

vi) certains aménagements résidentiels non agricoles, d'importance limitée, s'ils sont conformes aux politiques régissant la création de résidences de campagne dans les zones de ressources marginales (voir paragraphe 2.4.2.7);

vii) certaines utilisations d'importance limitée, publiques, privées, institutionnelles, éducatives (y compris un centre de formation et de réunion) et communautaires, y compris les utilisations résidentielles connexes;

[PAR. 5.5.(2)(vii) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 25 AU PLAN DIRECTEUR, APPROUVÉ PAR LA CAMO, LE 13 MARS 1985]

viii) les sablières ou gravières et carrières, y compris les mines souterraines.

ix) les sablières en bordure de route ou gravières;

x) dès l'épuisement et la cession du permis d'exploitation d'une sablière, d'une carrière, d'une mine souterraine, d'une sablière ou gravière en bordure de route, toutes autres utilisations conformes aux politiques (2) i) à (2) vii);

xi) les plans directeurs locaux des municipalités locales devront permettre les sablières ou gravières et carrières en bordure de route et l'extraction de sable et de gravier de catégorie 1, 2 ou 3*.

[PAR.5.5(2)viii, ix, x, xi, AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 31 AU PLAN DIRECTEUR, LE 27 DÉCEMBRE 1984]

(3) (a) des utilisations, activités et d'autres politiques jugées appropriées pour les zones de ressources marginales (restreintes), à savoir:

(i) agriculture, y compris les résidences et activités connexes;

(ii) foresterie;

(iii) utilisations récréatives ne nuisant pas à l'environnement;

(iv) utilisations propres à la conservation ou la gestion des réserves d'eau, de la faune et d'autres caractéristiques naturelles;

(v) utilisations axées sur les caractéristiques naturelles de ces zones à des fins scientifiques ou éducatives;

(vi) une maison unifamiliale et les bâtiments annexes sur chaque lot existant dont la façade donne sur une voie publique;

(vii) aménagements de résidences de campagne, conformément au paragraphe 2.4.2.7, à condition que toute demande de ce genre soit accompagnées des études requises pour montrer que l'aménagement;

(a) ne nuira pas à la santé ou à la sécurité publiques, c'est-à-dire qu'il n'aura pas pour effet de polluer l'eau, d'utiliser des terrains qui présentent des risques ou qu'il sera éloigné de secteurs incompatibles;

(b) comporte manifestement une réserve suffisante d'eau souterraine de bonne qualité pour les puits privés et, plus particulièrement, un débit minimum de trois gallons la minute pour chaque lot,

---

* tel que défini dans le rapport "Aggregate Assessment of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ontario, Canada," par T.W. Fletcher et M.A. Klugman, 1979.

(c) n'aura aucun effet nuisible sur les lieux ou à l'extérieur des lieux sur, notamment, les chevreuils, le gibier d'eau, la végétation, les terres saturées, les forêts ou les caractéristiques pittoresques. Les études qui s'imposent à cet égard seront réalisées par des personnes spécialisées dans les diverses disciplines concernées,

(d) conservent suffisamment de terres à l'état naturel pour réaliser les objectifs portant sur les zones de ressources marginales (restreintes);

(viii) d'autres utilisations, pourvu qu'on puisse prouver qu'elles cntribueront à la conservation de ces terres ou qu'elles n'auront pas d'effet néfaste sur l'environnment naturel.

3(b) Pour aider à conserver ces terres, il faudra que certaines autorités gouvernementales et organismes publics prennent des responsabilités précises pour réglementer l'activité publique et aider les propriétaires privés à protéger l'environnement.

3(c) Lorsqu'une demande sera présentée pour subdiviser ou lotir un terrain pour des fins d'aménagement, le Conseil décidera s'il est nécessaire d'acquérir ce genre de terrain pour s'assurer que les objectifs relatifs aux zones de ressources marginales (restreintes) sont respectés. Si le Conseil décidait d'en acquérir ou un offre d'achat sera faite selon les procédures décrites aux alinéas 3 ii) et 3 iii) du paragraphe 5.3.5.

[PAR. 5.3 (ALINÉA 3) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983]

(4) À l'intérieur des zones de ressources marginales et des zones de ressources marginales (restreintes) figurant à l'Annexe "A", tous les nouveaux aménagements devront être conformes aux principes de gestion de l'environnement énoncés au paragraphe 5.6 du Plan.

[PAR. 5.3 (ALINÉA 4) AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983]

5.6 LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

5.6.1 INTRODUCTION

L'objectif principal des politiques de répartition de la croissance est de protéger le milieu naturel et de veiller à ce que les projets d'aménagement ne comportent aucun danger provenant de ce même milieu. Le Conseil considère l'environnement comme une ressource irremplaçable, ce qui est particulièrement important puisque le Plan traite du cadre naturel de la Capitale nationale. Il est également important que les aménagements humains ne soient pas affectés par certaines nuisances telles que la pollution atmosphérique et la pollution par le bruit.

Jusqu'à présent, la zone d'aménagement a réussi à poursuivre son expansion sans causer de graves dommages à son environnement; certains problèmes se posent néanmoins, tel celui de la pollution de l'eau, qui ne pourront être résolus que par un effort concerté. Puisque la Région doit connaître une expansion importante, le Conseil juge nécessaire de résoudre les problèmes écologiques existants et de prévenir les problèmes futurs.

5.6.2 CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES

Le Conseil estime que l'aménagement des terrains doit se faire en fonction de leurs contraintes et limites naturelles, afin de protéger la vie et les biens et de minimiser toute altération du milieu naturel. Etant donné qu'il existe plus de terrains adéquats qu'il n'en faudra pour absorber le taux de croissance prévu dans la zone d'aménagement, il sera inutile d'aménager les terrains dont les caractéristiques représenteraient un danger pour la construction.

[PAR. 5.6.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

5.6.2.1 Les problèmes pédologiques

La région renferme d'importantes couches d'argile marine, parfois appelée argile Leda; ce type d'argile est sujet aux glissements de terrain, lesquels sont provoqués par l'instabilité et le ramollissement de la couche inférieure d'argile qui fait s'effondrer la couche supérieure. Même si l'on n'est pas encore parvenu à s'expliquer parfaitement ce phénomène, on a pu en identifier certaines causes: la saturation d'eau, la contraction due à la déshydratation, les pressions excessives et les perturbations naturelles ou artificielles. Il y a risque de glissement de terrain lorsque l'argile Leda se retrouve à la surface de terrains en pente, puisqu'elle peut alors facilement se déplacer. Du fait de ses caractéristiques géologiques, l'argile Leda constitue un danger pour les édifices construits sur des terrains en pente et surtout le long des cours d'eau.
[PAR. 5.6.2.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 9, LE 30 AOÛT 1976.]

Les dépôts organiques des marais et des fondrières sont nombreux dans la zone d'aménagement, mais on les trouve surtout dans le sud-ouest où se sont formées, dans le fond calcaire, des dépressions argileuses. De tels sols ne conviennent ni à l'installation de fosses septiques ni à la construction de fondations profondes. De plus, ils sont mal drainés, ce qui les rend souvent marécageux.

Les Annexes "A" et "B" identifient plusieurs secteurs de la zone d'aménagement où se posent des problèmes pédologiques, mais il n'existe pas d'inventaire complet à ce sujet. Il faudra donc, non seulement consulter les Annexes, mais aussi vérifier, avant d'autoriser un projet d'aménagement, qu'il ne se situe pas sur un terrain considéré comme dangereux pour des raisons d'ordre pédologique. Par ailleurs, les dépôts organiques n'ont pas été identifiés à l'intérieur des "zones de réserves minérales" ou des "zones de conservation et de loisirs" désignées aux Annexes "A" et "B"; s'il arrivait, plus tard, que la désignation de ces zones soit modifiée, les dépôts organiques seraient alors identifiés à l'intérieur des zones ainsi modifiées.

5.6.2.2 Les escarpements

Le Plan définit par "escarpement" tout terrain dont la pente dépasse 20%. Lorsque le sol contient de l'argile Leda (voir paragraphe 5.6.2.1), ces versants, ainsi que leur rebord, sont souvent instables. On ne pourra donc autoriser des constructions sur ces escarpements ou sur des terrains sujets à glissement, qu'après étude des lieux par un pédologue qualifié, indiquant quels types de constructions y sont possibles, et dans quelles conditions.

5.6.2.3 Les zones inondables

Les deux phénomènes climatiques pouvant provoquer des inondations sont la fonte des neiges, au printemps, et des pluies diluviennes prolongées; des deux, c'est cependant le premier qui est le plus important. On appelle "zones inondables" les zones susceptibles d'être submergées par une inondation telle qu'il n'en arrive qu'une fois par siècle. N'est cependant pas exclue la possibilité d'une inondation encore plus grave. Un grand nombre de zones inondables de la zone d'aménagement sont indiquées aux Annexes "A" et "B", mais il n'en existe pas encore de relevé complet, ce qui serait pourtant nécessaire. Au fur et à mesure que d'autres études préciseront l'emplacement des zones inondables, les Annexes A et B seront amendées en conséquence. En attendant, il faudra, avant d'approuver un projet d'aménagement, disposer de renseignements suffisants pour établir si l'emplacement choisi se trouve, en totalité ou en partie, dans une zone inondable. Par ailleurs, les zones inondables n'ont pas été identifiées à l'intérieur des "zones de ressources minérales" ou des "zones de conservation et de loisirs"; s'il arrivait, plus tard, que la désignation de ces zones soit modifiée, les zones inondables seraient alors identifiées à l'intérieur des zones ainsi modifiées.

Pour l'interprétation de l'étendue de la plaine inondable, le Conseil tiendra compte des cartes préparées par les sociétés de conservation et, de concert avec les sociétés de conservation, il étudiera les autres renseignements pertinents, comme les dessins techniques.

[PAR 5.6.2.3, AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, APPROUVÉ EN PARTIE PAR LA CAMO, LE 7 AOÛT 1985]

5.6.2.4. **L'érosion fluviale**

Il existe plusieurs types d'érosion (voir paragraphe 5.6.3), mais l'érosion fluviale, en particulier, rend toute construction très risquée. Elle se produit le long des berges des rivières et sur les versants des vallées, du fait de l'affaissement et de l'affouillement des rives, ou de leur piétinement par le bétail. Elle affecte parfois les sols composés d'argile Leda ou les escarpements (voir les paragraphes précédents). Les rapports produits par les Sociétés de conservation des bassins des rivières Rideau et Mississippi, localisent les secteurs de la zone d'aménagement sujets à l'érosion fluviale.

Par conséquent, le Conseil:

(1) inclut, dans les "zones de contraintes écologiques" mentionnées au paragraphe 5.6.2, les zones décrites aux paragraphes 5.6.2.1, à 5.6.2.4 inclusivement, ainsi que tous les terrains considérés comme des zones de contraintes écologiques, qu'ils soient ou non, identifiés aux Annexes "A" et "B";
[PAR. 5.6.2.4(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

(2) lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement, de détachements de parcelles, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, relatifs aux terrains dangereux, tiendra compte des principes suivants:
[PAR. 5.6.2.4(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]
(PAR. 5.6.2.4(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) seuls les activités et aménagements suivants y seront autorisés:

- l'agriculture, à l'exclusion des constructions agricoles;
- les loisirs de plein air;
- la foresterie; et
- les activités contribuant à la conservation ou à la gestion des cours d'eau, de la faune et d'autres caractéristiques naturelles;
- les sablières, les carrières, les mines souterraines, les gravières et les carrières en bordure de route dans les zones de dépôts organiques des marais et fondrières, selon la définition donnée au paragraphe 5.6.2.1, sauf dans les zones désignées comme zones écologiques naturelles, zones de ressources marginales (restreintes) ou zones spéciales ou dans les zones désignées par le

suffixe "(couloirs fluviaux)". Dès l'épuisement et la cession du permis d'exploitation d'une sablière ou gravière, d'une carrière, d'une mine souterraine, d'une sablière ou gravière en bordure de route, on pourra permettre des utilisations conformes aux politiques 2 i) à 2 vii) du paragraphe 5.5.
[PAR. 5.6.2.4(2)(i) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 31 AU PLAN DIRECTEUR, LE 27 DÉCEMBRE 1984]

ii) aucune construction n'y sera autorisée, à l'exception de celles qui seraient requises par l'une des activités susmentionnées, à condition que personne ne s'en serve comme lieu d'habitation ou de réunion;

iii) aucun plan de lotissement ou de détachement de parcelles n'y sera autorisé, sauf s'il comprend suffisamment de terrains non dangereux pour que tous les lieux d'habitation et de réunion, ainsi que tous les puits et fosses septiques soient installés en dehors de la zone de contraintes écologiques;
[PAR. 5.6.2.4(2)(iii) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

iv) nonobstant les dispositions de l'alinéa iii), aucune portion de l'aire de la fosse septique ne devra être située à moins de 30 mètres du bord d'une zone inondable, sauf si la parcelle en question existait déjà au moment de l'adoption du Plan par le Conseil;

v) lorsqu'il n'est pas possible de déterminer immédiatement si un projet de construction, ou une parcelle créée par un plan de subdivision ou de lotissement, se trouve dans une zone de contraintes écologiques, le responsable du projet devra fournir tous les renseignements permettant de déterminer si les politiques énoncées dans ce paragraphe sont respectées;
[PAR. 5.6.2.4(2)(v) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

vi) lorsqu'un nouvel aménagement est proposé sur un terrain dont une partie présente des dangers physiques ou écologiques, cette zone de contraintes écologiques ne sera pas nécessairement incluse dans la catégorie des parcs, aux termes de la Loi sur l'aménagement du territoire. Tous les terrains remis à la municipalité locale devront avoir une topographie acceptable à cette municipalité. Si un cours d'eau traverse le terrain, on devra prévoir suffisamment d'espace de chaque côté pour l'entretien et toute autre activité;
[PAR. 5.6.2.4(2)(vi) AMENDÉ EN ENTIER PAR LE DÉCRET N° 23 DE LA CAMO, MARS 1980.]
[PAR. 5.6.2.4(2)(vi) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

(3) évitera d'entreprendre des travaux susceptibles d'encourager ou de nécessiter une construction dans une zone de contraintes écologiques; [PAR. 5.6.2.4(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

(4) aidera les sociétés de conservation à organiser des programmes destinés à prévenir et à empêcher l'érosion fluviale, par le contrôle des aménagements susceptibles d'aggraver le problème;

(5) demandera aux sociétés de conservation d'adopter, dans le cadre de la Loi sur les sociétés de conservation des règlements qui leur permettront de contrôler, autant que possible, toute construction ou tout projet de remblayage dans les zones de contraintes écologiques; [PAR. 5.6.2.4(5) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

(6) demandera aux sociétés de conservation et aux autres organismes intéressés, d'étudier la localisation et la superficie des zones inondables, des zones dont les sols posent des problèmes et des zones d'érosion fluviale qui se trouvent dans la zone d'aménagement mais qui n'ont pas encore été identifiées; le Plan sera ensuite amendé en fonction des résultats de cette étude;

(7) n'autorisera aucun déversement ou prélèvement de remblai dans la plaine d'inondation d'un cours d'eau sans l'approbation écrite de la société de conservation locale. Pour les secteurs qui ne font pas partie des territoires des sociétés de conservation ou qui ne relèvent pas de leur compétance, c'est le ministère des Ressources naturelles qui devra donner son approbation par écrit. [PAR. 5.6.2.4(7) AMENDÉ AU COMPLET PAR LE DÉCRET N° 24 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

5.6.3 LA PROTECTION DES PAYSAGES

Il est nécessaire de protéger, non seulement les zones naturelles les plus importantes de la zone d'aménagement, que l'on a ainsi désignées "zones de conservation et de loisirs", mais aussi les paysages, qu'ils soient ou non affectés par de nouveaux aménagements. Il ne suffit donc pas d'en préserver les atouts esthétiques; il faut également minimiser l'érosion, la détérioration des sols, les inondations, la destruction de l'habitat de la faune et l'épuisement des ressources forestières. En conséquence, la protection des paysages doit tenir compte des nombreux éléments examinés ci-après.

L'érosion du sol dépend d'un grand nombre de facteurs, les uns naturels, les autres dus à l'intervention de l'homme, ces derniers étant plus faciles à contrôler. L'érosion fluviale, tout d'abord, rend la construction risquée, comme l'indique le paragraphe 5.6.2. L'érosion peut également attaquer les alentours des terres agricoles, à la suite de certaines pratiques de culture; il s'agit alors

d'érosion de surface ou d'érosion causée par le vent ou le ruissellement, pouvant entraîner non seulement la détérioration des sols mais aussi une sédimentation fluviale. En terrain boisé, les pâturages et les coupes d'arbres peuvent perturber la végétation et provoquer l'érosion. Il faut également veiller à ce que l'urbanisation n'augmente pas excessivement l'écoulement des eaux de pluie, ce qui pourrait alors provoquer l'érosion des rives et des versants des vallées. À ce propos, il serait nécessaire d'étudier les conséquences du déversement des eaux de pluie et les méthodes de contrôle possibles, conformément au paragraphe 3.2. Comme l'érosion, le prélèvement par l'homme des couches supérieures du sol affecte non seulement le paysage mais aussi la productivité des terres agricoles. Le gouvernement provincial devra adopter une loi à cet égard pour réglementer le prélèvement des couches supérieures du sol.
[PAR. 5.6.3 MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

Il existe plusieurs méthodes de protection et de régénération des forêts. Comme l'indique le paragraphe 5.3, la Municipalité régionale a conclu, avec le ministère des Ressources naturelles, un accord de partage des coûts pour l'acquisition et la gestion de terrains destinés à la foresterie. Le Ministère gère également des terrains boisés, au nom de la Commission de la Capitale nationale et des cantons de Cumberland et de Carleton-Ouest. En vertu de la Loi sur le boisement, le ministère des Richesses naturelles peut, par des accords de 15 ans passés avec les propriétaires, assurer le reboisement de leurs terrains. Ce système, qui s'avère très populaire, a permis, en 1973, de planter 400 000 arbres (162 hectares) dans la zone d'aménagement. L'intérêt des propriétaires fonciers est tel que le Ministère espère pouvoir planter 1 000 000 d'arbres (405 hectares) par an, d'ici 1985 environ. Outre ces accords conclus sur quinze ans, le Ministère peut, dans le cadre du Programme de développement des forêts, offrir aux propriétaires fonciers des conseils gratuits en matière d'aménagement forestier, à concurrence de trois jours par an par propriétaire.

Dans le cadre de la Loi sur les arbres, le Conseil a adopté un règlement relatif à la coupe des arbres. L'article de la Loi autorisant l'adoption de tels règlements est plutôt destiné à répondre aux besoins en bois de construction qu'à protéger les paysages; les contrôles prévus stipulent que le tronc doit avoir atteint un certain diamètre pour que l'arbre puisse être coupé. Néanmoins, le règlement adopté favorisera la protection des paysages en interdisant les coupes d'arbres incontrôlées. Ce règlement s'applique aux surfaces boisées de plus de deux acres, mais respecte le droit des propriétaires à couper du bois pour leur usage personnel. Le Conseil laisse donc aux municipalités locales le choix de faire observer ou non ce règlement. Le seul autre moyen de contrôle dont disposent les municipalités à ce sujet consiste à adopter, dans le cadre de la Loi sur les municipalités, un règlement interdisant la

destruction des arbres bordant les voies publiques. Le Conseil a adopté un tel règlement afin de protéger les arbres qui bordent les routes régionales. Il ne faut cependant pas oublier les autres types de végétation, comme les haies et les fourrés, qui, en plus de contribuer à la valeur esthétique du paysage, servent d'abri à la faune.

La préservation des paysages actuels ne pose de problèmes que lorsqu'un projet d'aménagement les menace; elle n'est pas toujours possible, cependant, lorsqu'il faut installer des systèmes d'adduction d'eau et d'égouts. Les projets d'aménagement ne nécessitant pas l'installation de canalisations permettent cependant de mieux protéger la variété topographique des lieux, ce qui dote alors ces projets d'un atout supplémentaire. On pourra se reporter, à ce sujet, au paragraphe 2.4.2.7.3. Pour ce qui concerne les reliefs plus accidentés, tels que l'escarpement d'Orléans, ils sont soumis à des politiques spéciales que l'on trouvera au paragraphe 5.3.

La protection des cours d'eau implique non seulement la prévention de l'érosion et le contrôle de la pollution, qui sont analysés ailleurs dans ce Plan, mais aussi la protection des ruisseaux, des nappes d'eau, des vallées et des ravins, contre les inondations et les autres phénomènes pouvant nuire à leur faune, à leurs qualités esthétiques et à leur potentiel récréatif.

Il y a deux volets à cette question globale. Le premier concerne la protection des caractéristiques naturelles. Il faut donc éviter de détourner ou de canaliser les cours d'eau, à moins que cela ne soit nécessaire pour contrôler les inondations et drainer le sol, et éviter d'aménager les secteurs qui s'étendent entre les rebords des vallées très encaissées. Il faut en outre protéger les marais et les nappes d'eau stagnante, qui stabilisent le réseau hydrographique en retenant les inondations ou qui constituent un habitat pour la faune. La réalisation de certains des objectifs susmentionnés nécessite le contrôle des systèmes de drainage; à cet égard, les responsables de la conservation devront adopter des règlements régissant la modification du cours des rivières et l'utilisation des eaux des rivières, des étangs et des marais.

Le second concerne les activités de loisirs. Il s'agit là de préserver une bande de terre entre les limites des parcelles loties et le cours d'eau, le lac ou le rebord de la vallée qui les longent, afin d'y maintenir une servitude de passage.

En conséquence, le Conseil:

(1) mettra en application les procédures du paragrahe 3.2, relatives au drainage des eaux pluviales;

(2) demandera à la province de l'Ontario d'adopter une loi autorisant les municipalités à contrôler le prélèvement des couches supérieures du sol;

(3) recommandera aux municipalités locales de faire observer, sur leur territoire, le règlement adopté par le Conseil dans le cadre de la Loi sur les arbres;

(4) recommandera aux municipalités locales d'adopter, en vertu de l'article 457 de la Loi sur les municipalités, un règlement contrôlant la destruction des arbres qui bordent les voies publiques;

(5) demandera aux responsables de la conservation d'adopter des règlements contrôlant la modification du cours des rivières et l'utilisation des eaux des rivières, des étangs et des marais;

(6) lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, observera les principes suivants:
[PAR. 5.6.3(6) MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

i) aucune construction ne sera autorisée entre les rebords des vallées très encaissées;

ii) les plans de lotissement et de détachement de parcelles devront prévoir une servitude de passage entre le rebord du cours d'eau, du lac ou de la vallée longeant les nouvelles parcelles;

iii) le relief et les caractéristiques physiques des sites devront être maintenus dans leur état naturel pour assurer, dans la mesure du possible, la prédominance de l'aspect naturel sur l'aspect artificiel;

iv) les cours d'eau, les étangs, les marais et les lacs devront être protégés pour des raisons écologiques (préservation de la faune et contrôle du drainage) ou esthétiques;

v) les arbres et la végétation devront être protégés et entretenus, partout où cela est possible.

5.6.4 LES RESSOURCES EN EAU - LA QUALITÉ ET LA QUANTITÉ

5.6.4.1 Introduction

La protection et l'utilisation des ressources en eau relèvent du problème global de la gestion des eaux, qui déborde le cadre de la zone d'aménagement et le champ d'application du Plan. Certes, la gestion des eaux relève directement, et avant tout, des responsables de la conservation, mais le Conseil doit

cependant se fixer une politique dans ce domaine. Celle qui porte sur les besoins en eau des secteurs déjà urbanisés, ou en voie d'urbanisation, et des secteurs ruraux ou des villages en voie d'expansion, est énoncée aux paragraphes 2.4.2.6, 2.4.2.7 et 3.2. Ce qui nous préoccupe ici est de nature plus générale puisqu'il s'agit de la quantité et de la qualité des ressources en eau.

Outre la consommation domestique et industrielle, l'eau peut avoir beaucoup d'autres usages: navigation, loisirs, production d'énergie, conservation de la faune, irrigation des champs et abreuvement des bêtes. Il arrive que certaines de ces activités s'opposent les unes aux autres et causent des problèmes tels que la pollution, l'érosion, la sédimentation ou l'épuisement des ressources en eau. Il faut donc veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'eau pour toutes ces activités, d'une part, et à ce qu'elles n'entraînent pas les problèmes mentionnés ci-dessus, d'autre part. Il faut ainsi se préoccuper à la fois des eaux souterraines et des eaux de surface.

5.6.4.2 **La qualité de l'eau**

Le facteur déterminant de la qualité de l'eau est le déversement des eaux-vannes, d'origine domestique ou industrielle. La capacité d'absorption du cours d'eau dépend du degré d'épuration des eaux déversées, de la qualité du cours d'eau lui-même et de son débit, qui varie pendant l'année.

Le contrôle de la qualité des cours d'eau est effectué par le Service des travaux publics d'Ottawa-Carleton et par le ministère de l'Environnement de l'Ontario, qui sont ainsi chargés de déterminer les problèmes existants et les mesures à prendre pour y remédier. En outre, le médecin hygiéniste surveille la qualité de l'eau des plages publiques, et le Service des travaux publics vérifie celle des puits municipaux, mais celle des puits privés incombe aux usagers.

Les politiques énoncées dans le Plan tiennent compte des différentes sources et formes de pollution de l'eau, qui sont examinées ci-après.

Selon le ministère de l'Environnment de l'Ontario, la rivière des Outaouais est le seul cours d'eau de la zone d'aménagement capable d'absorber des eaux-vannes, même épurées; aucune nouvelle usine d'épuration des eaux ne devrait donc se déverser dans les autres cours d'eau. Ce Ministère et le Service des travaux publics d'Ottawa-Carleton ont reconnu, après enquête, que les eaux de pluie étaient également une source de pollution de l'eau. Du côté de l'Ontario, la principale source de pollution des rivières Rideau et des Outaouais est l'érosion causée par des chutes de pluie importantes et prolongées. Selon des études effectuées par le Service des travaux publics, les eaux de pluie provenant des gouttières, des rues et des champs contribuent toutes à la pollution des eaux de surface.

Le ministère de l'Environnement de l'Ontario estime que les eaux de pluie provenant des nouveaux aménagements devraient être épurées avant de se déverser dans la rivière Rideau ou dans des cours d'eau moins importants. Il faudra donc faire une étude des effets du déversement des eaux de pluie et des moyens de le contrôler, conformément au paragraphe 3.2. En ce qui concerne la rivière des Outaouais, il faut empêcher les eaux de pluie de se déverser à proximité des plages publiques ou des usines d'épuration des eaux.

La pollution peut également être causée par un réseau d'égouts défectueux, soit que les canalisations sanitaires sont reliées aux canalisations d'eau, soit que des joints défectueux ou des tuyaux percés permettent aux eaux-vannes de se déverser dans les canalisations d'eaux pluviales. Des enquêtes ont été effectuées pour repérer ce problème, qui est maintenant presque résolu.

Les effluents des fosses septiques peuvent également être une source de pollution, lorsqu'ils se déversent dans un cours ou une nappe d'eau. Les facteurs déterminants sont, dans ce cas, la proximité du cours d'eau, le niveau d'inondation, la composition et la profondeur du sol, ainsi que les dimensions et la densité démographique des parcelles. Sont particulièrement exposées à la pollution les zones où:*

- les fonds rocheux ne sont recouverts que d'une mince couche de terre. Ces zones sont souvent des zones de confluence des nappes aquifères souterraines;

- les couches de sable ou de gravier sont en contact avec les fonds rocheux. Ces sédiments constituent souvent des zones de retenue des eaux souterraines;

- le sol est traversé par des moraines. Ces zones sont tout à fait impropres à l'évacuation des eaux-vannes car les moraines et le fond rocheux sont séparés par une nappe aquifère, ce qui peut entraîner la pollution des couches aquifères supérieures et inférieures.

Tout projet d'aménagement non relié à des canalisations d'eau et d'égout doit tenir compte des facteurs susmentionnés, dont l'importance croît avec la densité de la population. Des services d'adduction d'eau réduiront considérablement les dangers de la pollution de l'eau, qui pourront même être totalement éliminés par l'installation d'un système d'égouts collectifs. Avant d'accorder un permis d'installation de fosse septique, on examine le terrain afin d'en évaluer le sol et d'indiquer, selon les besoins, toute mesure spéciale à mettre en oeuvre.
[PAR. 5.6.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Les animaux qui viennent s'abreuver dans les cours d'eau constituent une autre source de pollution. Selon le gouvernement provincial, l'épandage du fumier peut causer des problèmes; en effet, s'il est

---

*"Relevé hydrographique", Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, Commission des ressources en eau de l'Ontario, 1970.

trop concentré, il risque de polluer les eaux souterraines. Ce gouvernement a donc formulé certaines recommandations relatives à la quantité de fumier qui pourra être épandue sur des superficies minimales.* Le Conseil encourage les agriculteurs de la zone d'aménagement à suivre ces recommandations.
[PAR. 5.6.4.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

5.6.4.3 La quantité d'eau

À l'exception des rivières des Outaouais, Rideau et Mississippi, les cours d'eau de la zone d'aménagement ont un débit d'été très faible, voire nul. Seule la rivière des Outaouais sert à l'approvisionnement en eau de la zone d'aménagement, tandis que le faible débit des autres cours d'eau réduit leur potentiel récréatif et leur capacité d'absorption des eaux-vannes épurées. L'Outaouais ayant un débit suffisant, elle ne pose aucun problème de ce genre; elle devrait même pouvoir répondre aux besoins de consommation prévus dans la zone d'aménagement.

L'étude des eaux souterraines permet de prévoir le rendement des puits de formations géologiques différentes**. Lorsqu'un puits est destiné à approvisionner six logements ou plus, ou s'il doit produire 45 000 litres par jour ou plus, le ministère ontarien de l'Environnement exige des preuves quant à la capacité du puits en question à répondre aux besoins prévus et quant à la qualité de l'eau fournie. Outre le degré d'utilisation, la densité démographique peut également affecter, à long terme, le rendement d'un puits en causant son interférence avec un autre. On peut éviter ce genre de problème en aménageant des services centraux d'adduction d'eau, après en avoir étudié les effets sur le réseau hydrographique, comme l'indiquent les paragraphes précédents.

Les déversements d'eaux pluviales ou autres peuvent augmenter considérablement le débit des cours d'eau. Comme l'indiquent les paragraphes précédents, ceci peut être une source, non seulement de pollution, mais aussi d'érosion et de dégâts pour les propriétés. Il sera donc nécessaire d'étudier les effets du déversement des eaux pluviales et le moyen de les contrôler, conformément au paragraphe 3.2. L'érosion des terres agricoles peut provoquer la sédimentation fluviale, ce qui rétrécit le lit du cours d'eau et finit par affecter le drainage des terres. Le Conseil encourage donc les agriculteurs de la zone d'aménagement à adopter des pratiques permettant d'atténuer l'érosion des terres agricoles.

---

*Code des pratiques agricoles de l'Ontario, ministère de l'Environnement et ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, 1973, (voir Appendice B).

**"Relevé hydrographique", Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, Commission des ressources en eau de l'Ontario, 1970.

[PAR. 5.6.4.3 MODIFIÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30, LE 16 MARS 1983]

En conséquence, le Conseil:

(1) exigera que tout aménagement futur effectué dans les zones désignées "Principales zones urbaines", "Emplacement général des secteurs sud de Nepean et de Gloucester de la Collectivité urbaine du Sud-Est" à l'Annexe "A", soit entièrement relié aux services centraux d'adduction d'eau et d'égouts, à l'exception de certains quartiers de Barrhaven, dans la Collectivité du Sud-Est, dont l'approvisionnement en eau devrait se faire au moyen de puits collectifs;
[PAR. 5.6.4.3(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 68 DE LA CAMO, MARS 1980.]
[PAR. 5.6.4.3(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(2) prévoit que l'aménagement de résidences unifamiliales équipées de services individuels pourra être autorisé à l'intérieur de la ceinture de verdure, sur des terrains faisant partie de plans déposés avant l'adoption de ce Plan;

(3) veillera à ce que les nouveaux systèmes d'égouts ne déversent que des eaux-vannes épurées, et celà, directement dans la rivière des Outaouais, et dans nul autre cours d'eau de la zone d'aménagement, tant qu'aucun système ne permettra, selon le ministère de l'Environnement et le Conseil, sur l'avis du Commissaire aux travaux publics, de modifier, voire de supprimer, cette dernière restriction, en quel cas le Conseil envisagera de modifier sa politique;

(4) suivra la procédure du paragraphe 3.2 en ce qui concerne le drainage des eaux de pluie;

(5) exigera que les services collectifs d'adduction d'eau et d'égouts répondent aux exigences du Commissaire aux travaux publics d'Ottawa-Carleton;

(6) lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, observera les principes suivants, en plus des exigences particulières énoncées aux paragraphes 2.4.2.6 et 2.4.2.7:
[PAR. 5.6.4.3(6) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) tout aménagement non relié à un service collectif d'égouts séparatifs ne sera autorisé que si les circonstances y permettent le fonctionnement à long terme de fosses septiques, et

ii) tout aménagement non relié à un service collectif d'adduction d'eau ne sera autorisé que si l'on peut y assurer un approvisionnement en eau répondant aux exigences quantitatives et qualitatives et n'entraînant pas l'épuisement des ressources existantes.

5.6.5 L'ÉVACUATION DES DÉCHETS SOLIDES

5.6.5.1 L'évacuation des ordures

- Le Conseil veut s'assurer que l'évacuation des déchets solides se fera de manière adéquate. L'évacuation des ordures ménagères et des autres déchets solides est une responsabilité régionale, tandis que l'enlèvement des ordures est la responsabilité des municipalités locales.

- La Région possède une décharge contrôlée sur le chemin Trail à Nepean, qui constitue le principal emplacement d'élimination des déchets pour la zone urbaine.

- La séparation et le recyclage des matières comme le papier, les objets métalliques et le verre permettent de conserver des ressources de valeur, d'économiser l'énergie, de créer des emplois et d'atténuer la pollution. Par ailleurs, les ordures ménagères et les autres déchets solides peuvent être brulés et convertis en vapeur pour produire de l'électricité. Le recyclage comme la récupération de la chaleur réduisent le volume des déchets solides à enfouir dans la terre, pour ainsi réduire les frais des municipalités et prolonger le cycle de vie des décharges contrôlées. Par conséquent, le Conseil:

(1) assurera l'élimination adéquate des déchets solides;

(2) favorisera le recyclage comme un moyen de réduire les frais municipaux, de minimiser les dommages à l'environnement et d'économiser l'énergie;

(3) fera enquête et, si c'est possible, collaborera à la construction d'une installation de récupération de l'énergie produite par l'incinération des déchets solides.
[PAR. 5.6.5.1 AMENDÉ AU COMPLET PAR L'AMENDEMENT N° 34 AU PLAN DIRECTEUR, LE 9 MAI 1983]

5.6.5.2 L'évacuation des automobiles

Un aspect particulier du problème de l'évacuation des déchets solides est celui de l'évacuation des automobiles et des camions, qui sont souvent abandonnés n'importe où. Le Conseil se propose d'examiner diverses méthodes pour tenter de résoudre ce problème dans la zone d'aménagement; il le fera en collaboration avec les autres paliers de gouvernement et les parties intéressées. En conséquence, le Conseil propose:

(1) d'entreprendre une étude afin de rechercher la meilleure solution au problème de l'évacuation des vieux véhicules.

5.6.5.3 L'évacuation de la neige

L'évacuation de la neige dans les secteurs urbains de la zone d'aménagement est un autre aspect du problème général de l'évacuation des déchets solides. Une étude récente recommandait de modifier les méthodes actuelles de déneigement qui entraînent des problèmes écologiques et physiques, et perturbent les collectivités. Le rapport* proposait la combinaison des méthodes suivantes: le déversement direct dans l'Outaouais, l'utilisation de machines à faire fondre la neige et l'évacuation par camions hors des zones urbaines. Ces recommandations n'ont pas encore été acceptées par le Conseil et des négociations se poursuivent avec d'autres paliers de gouvernement. L'un des objectifs de ce Plan est de veiller à ce que les emplacements recommandés pour l'évacuation de la neige ne soient pas utilisés à d'autres fins, tant que le Conseil n'aura pas étudié la portée de ces recommandations avec les autres paliers de gouvernement.

En conséquence, le Conseil:

(1) propose que les terrains désignés aux Annexes "A" et "B" comme terrains éventuels d'évacuation de la neige continuent d'être utilisés comme ils l'étaient à la date de l'adoption du Plan, tant qu'il n'aura pas pris de décision au sujet des recommandations de "l'Étude sur l'évacuation de la neige dans la région de la capitale nationale", réalisée par la société "J.L. Richards & Associates Limited", en juin 1973;

(2) lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, affectant des terrains proches de ceux qui ont été désignés comme terrains éventuels d'évacuation de la neige, devra tenir compte de:
[PAR. 5.6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) la compatibilité de l'utilisation proposée avec l'emplacement choisi;

ii) la capacité des routes régionales à desservir l'emplacement choisi, et leur lieu avec l'aménagement proposé.

5.6.6 LA POLLUTION DE L'AIR

Actuellement, la pollution de l'air ne constitue pas un problème grave pour la zone d'aménagement. Les principales causes de ce type de pollution sont les activités industrielles et les installations fonctionnant au mazout**. En outre, l'agriculture

---

*"J.L. Richards & Associates": Étude sur l'évacuation de la neige dans la région de la capitale nationale.
**Ce sont surtout les systèmes de chauffage et les moteurs à combustion interne des véhicules automobiles.

représente à cet égard un problème plus grave qu'auparavant car l'élevage du bétail et de la volaille est de plus en plus intensif, et le nombre de résidences rurales non agricoles ne cesse de croître dans la zone d'aménagement.

Étant donné la nature des principaux polluants de l'air, leur contrôle est plus efficace s'il est exercé par les paliers supérieurs de gouvernement. Par exemple, on peut réduire considérablement les émissions des installations fonctionnant au mazout en améliorant la conception des appareils et la qualité des combustibles. Les gouvernements fédéral et provincial peuvent alors exercer les contrôles les plus efficaces, sur les lieux même de la fabrication ou de la vente*.

Le ministère de l'Environnement de l'Ontario a mis en oeuvre un programme global de contrôle de la pollution de l'air, dans le cadre de la Loi de 1971 sur la protection de l'environnement. Ce programme est destiné à assurer une certaine qualité atmosphérique dans la province en contrôlant les taux d'émission des aménagements et équipements futurs, et en réduisant ceux des agents stationnaires actuels de la pollution de l'air.

Toujours dans le but de réduire la pollution de l'eau et de l'atmosphère causée par l'agriculture, les ministères ontariens de l'Environnement et de l'Agriculture et de l'Alimentation ont élaboré, en 1976, le Code des pratiques agricoles de l'Ontario (voir Appendice B)
[PAR. 5.6.6 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

En ce qui concerne la pollution de l'air, ce code encourage une gestion globale et, plus particulièrement, l'adoption de méthodes de traitement du fumier et d'évacuation des carcasses animales, ainsi que l'éloignement des tas de fumier, des étables et des poulaillers des maisons avoisinantes.

Les programmes de lutte contre la pollution de l'air lancés par les paliers supérieurs de gouvernement pourraient être renforcés par des politiques et des programmes appropriés, mis en oeuvre aux niveaux régional et local. Selon le Conseil, c'est en mettant en pratique les politiques suivantes que la Région sera le mieux en mesure d'apporter un appui direct à la bonne marche de ces programmes:

(1) La planification approprié de l'occupation des sols.

Les programmes de lutte contre la pollution de l'air, même s'ils sont efficaces, n'empêcheront pas certains problèmes de se poser du fait de la présence d'activités agricoles ou industrielles à proximité de résidences

---

*On peut citer, à titre d'exemple, la fixation de normes pour les émanations des moteurs automobiles et pour la teneur en soufre des différents types de combustible.

ou d'autres types d'aménagement. Les politiques du Conseil relatives à l'aménagement industriel (paragraphe 2.5.4.2) et à la construction de résidences de campagne (paragraphe 2.4.2), comportent des dispositions devant permettre une séparation adéquate des aménagements incompatibles, afin de minimiser ce problème. De plus, le Conseil encourage les municipalités locales à tenir compte des risques de pollution de l'air lors de l'élaboration et de l'application des programmes locaux d'urbanisme; à cet effet, le Conseil, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriétés, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, devra veiller à l'éloignement adéquat des aménagements incompatibles, en raison de la pollution atmosphérique.
[PAR. 5.6.6(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 10, LE 30 AOÛT 1976.]
[PAR. 5.6.6(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(2) La création d'un système de transports efficace.

La croissance démographique de la zone d'aménagement va poser des problèmes de pollution de l'air de plus en plus graves (surtout dans la zone centrale). De façon générale, plus les systèmes de transport seront efficaces, moins il y aura de risques de pollution de l'air. Le Conseil estime donc que la mise en oeuvre progressive de sa politique de transport, énoncée au paragraphe 3.1, permettra de réduire considérablement la pollution de l'air dans la zone urbaine.

5.6.7 LA POLLUTION PAR LE BRUIT

Le bruit est l'un des polluants les plus difficiles à contrôler. Comme pour la pollution de l'air (voir paragraphe 5.6.6. ci-dessus), les paliers supérieurs de gouvernement sont les mieux placés pour contrôler les différentes formes de pollution par le bruit. Ainsi, le gouvernement fédéral s'efforce de résoudre ce problème en fixant des normes de bruit pour les appareils et équipements manufacturés. En outre, Transports Canada a mis au point des techniques d'évaluation de l'impact écologique du bruit causé par les décollages et les atterrissages d'avions; celles-ci lui ont permis de formuler certaines recommandations quant aux projets d'occupation des sols. Ces techniques permettent de mesurer, non seulement l'intensité du bruit, mais aussi sa durée et sa fréquence à divers moments de la journée. Grâce à ces données, on a pu tracer des courbes de "prévision d'exposition au bruit" (PEB), qui indiquent quels secteurs seront affectés par le bruit, et à quel degré.
[PAR. 5.6.7 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Deux séries de courbes ont été tracées pour l'aéroport international d'Ottawa: d'une part les PEB 1976, basées sur l'aménagement actuel de l'aéroport et les prévisions de vols et, d'autre part, les courbes tracées en fonction des possibilités d'expansion de l'aéroport pour les 25 à 40 années couvertes par le Plan. Ces courbes, et surtout les PEB 1976, pourront être révisées si certains facteurs prévisionnels sont modifiés de façon importante. Aucune courbe PEB n'a été tracée pour l'aéroport de Carp car le ministère des Transports utilise généralement des courbes normalisées pour cette catégorie d'aéroport.

Ces courbes, qui figurent aux Annexes "A" et "B", doivent être interprétées à la lumière du "Tableau des aménagements dans les secteurs affectés par le bruit des avions"*; ce tableau indique les aménagements convenant à chaque secteur PEB. Selon le Conseil, tout aménagement effectué à l'intérieur des zones de bruit des aéroports, figurant aux Annexes "A" et "B", devra se conformer au "Tableau des aménagements dans les secteurs affectés par le bruit des avions", préparé par Transports Canada et susceptible d'être amendé. Le Conseil propose également que ces politiques d'occupation des sols à proximité des aéroports existants soient appliquées à tout nouvel aéroport pouvant être construit dans la zone d'aménagement.
[PAR. 5.6.7 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Au niveau provincial, le ministère de l'Environnement prépare actuellement un programme global de lutte contre la pollution par le bruit, dans le cadre du Programme provincial de protection de l'environnement**; les règlements limitant le nombre de décibels admissible*** sont en cours d'élaboration et ne sont donc pas encore en vigueur****. Le Ministère prépare également un règlement pilote sur le contrôle de la pollution par le bruit, qui sera soumis à l'approbation des municipalités, lesquelles pourront alors s'en servir pour la mise en oeuvre de leurs propres règlements. Le Conseil appuie les initiatives législatives de la ville d'Ottawa destinées à contrôler la pollution par le bruit, et encourage les autres municipalités de la zone d'aménagement (surtout celles des zones urbaines ou en voie d'urbanisation) à adopter et à faire observer les règlements provinciaux en vigueur. Le Ministère est également conscient des problèmes de bruit causés par les automobiles; il a donc élaboré des directives relatives à l'aménagement des terrains situés le long des autoroutes (voir Appendice D). Le Conseil encourage les municipalités locales à tenir compte des problèmes de bruit des routes très fréquentées, lors de la préparation et de la mise en oeuvre des programmes de planification locaux; dans ce but,

---

*Voir Appendice C.
**La Loi de 1971 sur la protection de l'environnement inclut le bruit et les vibrations dans sa définition des polluants de l'environnement.
***Ces règlements devront couvrir toute une gamme de polluants par le bruit, à savoir certaines activités industrielles et de construction, les véhicules (y compris ceux qui sont utilisés pour les loisirs) et des sources telles que les climatisateurs.
****En avril 1974.

lorsqu'il approuvera ou examinera des plans directeurs locaux, des plans de lotissement ou de copropriété, des subdivisions, des règlements de zonage et des plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, le Conseil devra veiller à ce que les aménagements proposés à proximité d'une des routes principales indiquées aux Annexes "C" et "D" soient acceptables, eu égard au volume du trafic et aux vitesses prévus.

En résumé, le Conseil se propose de poursuivre les politiques suivantes:

(1) il demandera au gouvernement provincial d'adopter une loi autorisant les municipalités à élaborer des règlements de portée générale sur la pollution par le bruit; si une telle loi est adoptée, il encouragera les municipalités locales à mettre en oeuvre des règlements de cette nature;
[PAR. 5.6.7(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(2) il encouragera les municipalités locales à tenir compte des problèmes de bruit posés par les routes très fréquentées, lors de la préparation et de l'application des plans directeurs locaux; dans ce but, il devra, lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, veiller à ce que les aménagements proposés à proximité d'une des routes principales indiquées aux Annexes "C" et "D" soient acceptables, eu égard au volume du trafic et aux vitesses prévus;
[PAR. 5.6.7(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(3) lors de l'approbation ou de l'examen de plans directeurs locaux, de plans de lotissement ou de copropriété, de subdivisions, de règlements de zonage et de plans de localisation, ou d'amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, affectant des terrains inclus, en totalité ou en partie, dans les courbes PEB figurant aux Annexes "A" et "B", il devra s'assurer que les aménagements proposés sont conformes au "Tableau des aménagements compatibles", préparé par l'Administration canadienne des transports aériens de Transports Canada, sous réserve de modifications ultérieures (voir Appendice C de ce Plan);
[PAR. 5.6.7(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(4) ne seront autorisés aucuns travaux publics susceptibles d'encourager ou de nécessiter l'aménagement de terrains inclus dans les courbes PEB, à l'exception de ceux qui se conformeront aux dispositions de l'alinéa (3) ci-dessus;

(5) lorsque d'autres dispositions de ce Plan (par exemple, le paragraphe 5.6.2 sur les "zones de contraintes écologiques"), ou que d'autres plans directeurs ou règlements de zonage sont plus restrictifs que la politique de l'alinéa (3) ci-dessus, on devra appliquer les politiques les plus restrictives;

(6) lorsqu'il n'est pas certain que des plans directeurs locaux, des règlements de zonage, des amendements à l'un ou l'autre d'entre eux, des plans de lotissement ou de détachement de parcelles affecteront des terrains inclus dans une courbe PEB, le cas devra être tranché par Transports Canada;
[PAR. 5.6.7(6) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(7) tout aéroport qui sera construit à l'intérieur ou à proximité de la zone d'aménagement devra être situé de manière à ce que son exploitation, conforme au "Tableau des aménagements compatibles", affecte le moins possible les aménagements adjacents.

PARTIE 6

6.0 LA MISE EN OEUVRE DU PLAN

6.1 LES OBJECTIFS DE LA RÉGION

L'un des objectifs fondamentaux du Plan est de "mettre au point un programme destiné à faciliter la mise en oeuvre coordonnée du Plan, à atteindre les buts identifiés tout en assurant une évaluation et une mise à jour permanentes, et à assurer que le Plan régional est compatible avec ceux des collectivités plus importantes". Les objectifs particuliers, quant à eux, portent sur les procédures administratives, la souplesse d'application du Plan, l'organisation d'une structure de planification locale et la participation des citoyens.

6.2 LE CHAMP D'APPLICATION DU PLAN

L'article 19 (1) de la Loi sur l'aménagement du territoire stipule que, lorsqu'un plan directeur est en vigueur, aucuns travaux publics ne seront entrepris ni aucuns règlements adoptés dont les objectifs ne lui seraient pas conformes. De plus, l'article 68(7) de la Loi sur la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton stipule que, lorsque le Ministre aura approuvé ce Plan directeur, tous les plans directeurs et règlements adoptés en vertu de l'article 35 de la Loi sur l'aménagement du territoire seront immédiatement amendés pour qu'ils soient conformes à ce plan directeur.

6.3 L'INTERPRÉTATION DU PLAN

Le Plan se compose de quatre éléments: le texte, les annexes, les appendices et les cartes d'information. L'ensemble du texte, c'est-à-dire les parties 1 à 6, et les annexes A, B, C, D, E et F constituent le Plan directeur de la Municipalité régionale; les appendices n'en font pas partie intégrante et n'y sont insérés qu'à titre d'information, tout comme les cartes 1 à 29 qui ne sont censées refléter aucune politique particulière, sauf en ce qui concerne:
[PAR. 6.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, LE 18 JUILLET 1983]

i) les zones résidentielles A, L, M, T et U (carte n° 3);

ii) les directives fixées pour l'utilisation ultérieure des transports en commun (carte n° 5);

iii) les cinq couloirs proposés pour les transports urbains rapides (carte n° 6).
[PAR. 6.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 11A, LE 30 AOÛT 1976.]

Les Annexes "A" et "B" ont été tracées à partir d'une carte schématisée, c'est-à-dire que les limites des diverses zones désignées ou représentées y sont approximatives et devront être considérées comme telles. Elles ne sont pas destinées à définir la superficie ou l'emplacement précis de ces zones, sauf lorsqu'elles coïncident avec des routes principales, des voies ferrées, des lignes électriques, des cours d'eau, des étendues d'eau ou d'autres caractères topographiques clairement identifiables. En cas de conflit quelconque entre les Annexes "A" et "B", l'Annexe "B" prévaudra pour tout ce qui concerne les collectivités urbaines et l'intérieur de la limite externe de la ceinture de verdure, et l'Annexe "A" prévaudra partout ailleurs. Les futures routes désignées sur les Annexes "C" et "D" n'y ont été tracées que de manière approximative. Ceci doit permettre aux diverses désignations de rester assez souples dans leur application. Lorsque les futures routes désignées aux Annexes "C" et "D" auront été construites, elles seront alors identifiées commen routes existantes sans procéder à un amendement au présent Plan.
[PAR. 6.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 11B, LE 30 AOÛT 1976.]
[PAR. 6.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 70 DE LA CAMO, LE 11 NOVEMBRE 1979.]

6.4 MODIFICATION ET RÉVISION DU PLAN

Le Conseil entend détailler et amplifier les politiques contenues dans le Plan au moyen d'amendements élaborés de temps à autre, selon les besoins. En outre, le Plan mentionne certains sujets qui seront examinés par le Conseil, comme les couloirs fluviaux proposés.

Tout amendement apporté au Plan devra être évalué en fonction des critères suivants:

- le changement proposé est-il nécessaire?
- dans quelle mesure les zones déjà désignées pour certains projets d'occupation des sols sont-elles aménagées?
- le terrain se prête-t-il au changement proposé?
- quels seront les effets du changement proposé sur les zones avoisinantes et sur les besoins en services et en équipements?
- quels seront les effets du changement proposé sur la situation financière de la municipalité régionale ou locale?

Le Conseil procédera à une évaluation continue du Plan pour:

- s'assurer que les politiques du Plan permettent d'en atteindre les buts et les objectifs, et

- s'assurer que les objectifs fixés restent valables et réalistes, selon les circonstances.

6.5 LES MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE

6.5.1 INTRODUCTION

Certains aspects de la mise en oeuvre du Plan méritent d'être analysés plus longuement. Ce sont:

- les programmes de travaux publics et d'investissement;
- l'urbanisme au niveau des municipalités locales;
- le lotissement foncier;
- le domaine foncier public;
- les rapports avec les autres gouvernements ou organismes;
- la délégation des pouvoirs d'approbation du Ministre;
- les arrêtés relatifs à l'entretien et à l'occupation.

[PAR. 6.5.1 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTERIEL N° 12, LE 30 AOÛT 1976.]

6.5.2 LES PROGRAMMES DE TRAVAUX PUBLICS ET D'INVESTISSEMENT

Les services relevant des responsabilités du Conseil, tels que les systèmes d'adduction d'eau et d'évacuation des eaux-vannes, les routes et les transports en commun, seront fournis conformément aux objectifs et politiques du Plan. Un ordre de priorité leur sera attribué dans le cadre des prévisions quinquennales relatives aux dépenses d'investissement, conformément aux priorités fixées dans le Plan pour l'aménagement des zones urbaines et des collectivités villageoises; le but poursuivi est de veiller à ce que chaque zone urbaine devant être aménagée soit équipée dès le début de services municipaux et d'équipements collectifs de qualité et de quantité adéquates.

Les principaux travaux requis par la mise en oeuvre des politiques du Plan relatives aux services d'adduction d'eau, d'égouts et de contrôle des eaux-vannes ont été identifiés dans un rapport* présenté au Conseil et adopté en principe.
[PAR. 6.5.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 69 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

[PAR. 6.5.2 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

---

*"Report and Technical Discussion on the Master Plan of Water Works and Waste Water Control" (Rapport technique sur le Plan directeur, en ce qu'il a trait aux installations d'adduction d'eau et de contrôle des eaux-vannes), par J.F. MacLaren et J.L. Richards.

Les services et programmes relatifs à la Partie 4 du Plan et devant être fournis par le Conseil seront aménagés au fur et à mesure des besoins. Beaucoup d'entre eux n'exigeant pas de dépenses d'investissement, ils ne sont pas inclus dans les prévisions quinquennales relatives aux dépenses d'investissement. Toutefois, les dépenses courantes effectuées dans ce domaine sont détaillées dans le "Budget courant", publié chaque année.

Les services et travaux publics relevant des municipalités locales devront être conformes au Plan. Les municipalités locales devraient donc adopter, par voie de règlement, leurs propres prévisions quinquennales en matière de dépenses d'investissement, afin de coordonner ces dernières avec celles de la Municipalité régionale, garantissant ainsi leur conformité avec les politiques du Plan, les prévisions budgétaires régionales, les plans directeurs locaux et les prévisions d'investissement des municipalités locales.

En résumé, la politique du Conseil est la suivante:

(1) en vertu des dispositions de l'article 19 de la Loi sur l'aménagement du territoire (L.R.O. 1980), dans sa forme modifiée, tous les travaux publics entrepris devront être conformes au Plan et n'empêcher en aucune façon:
[PAR. 6.5.2(I) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

i) le prolongement des canalisations requises par les aménagements existants à la date d'adoption du Plan,

ii) l'agrandissement des canalisations requises par d'autres aménagements prévus dans le Plan,

iii) l'agrandissement des canalisations susceptibles d'être requises ultérieurement;

(2) le Conseil entreprendra les travaux publics dont il a la responsabilité, conformément à un programme quinquennal permanent d'investissement qui pourra être révisé selon les circonstances ou selon les impératifs du Plan;

(3) les municipalités locales entreprendront les travaux publics dont elles ont la responsabilité, conformément au Plan et conformément à un programme quinquennal permanent d'investissement.

6.5.3 L'URBANISME AU NIVEAU DES MUNICIPALITÉS LOCALES

Étant donné le partage des responsabilités instauré dans la Municipalité régionale, au niveau gouvernemental, les municipalités locales auront un rôle considérable à jouer pour assurer la mise en oeuvre du Plan. Les principaux instruments dont elles disposeront pour ce faire seront leurs propres plans directeurs et règlements de zonage.

Les plans directeurs et règlements de zonage locaux, en vigueur à la date d'adoption du Plan, devront peut-être être amendés*. Par ailleurs, le Plan prévoit l'élaboration de politiques plus détaillées, qui devront être incorporées aux plans directeurs locaux, avant le lancement des travaux d'aménagement. Ces deux procédures doivent être considérées comme deux entités distinctes. Il est courant qu'un plan directeur porte sur l'ensemble d'une municipalité. Cependant, même si ce Plan fournit à la Région une structure globale de planification, il est essentiel que chaque municipalité locale élabore un plan directeur précisant la stratégie de développement applicable à l'ensemble de son territoire, conformément aux dispositions du paragraphe 1.3A.
[PAR. 6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 13A, AOÛT 1976.]

Le paragraphe 2.4.2 du Plan prévoit que l'aménagement de résidences de campagne, l'expansion des villages et le "remplissage résidentiel" dans les hameaux devront reposer sur des plans directeurs locaux, préparés pour les municipalités locales et approuvés conformément à la Loi sur l'aménagement du territoire. En attendant, le Conseil estime que l'aménagement résidentiel rural devrait se poursuivre. Ainsi, tant que les plans directeurs locaux destinés à orienter l'aménagement n'auront pas été approuvés, le Conseil examinera les projets de lotissement qui lui seront soumis pour l'aménagement de résidences de campagne ou l'expansion des villages, en tenant compte des principes suivants:
[PAR. 6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 13C, AOÛT 1976.]
[PAR. 6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 3 AU PLAN DIRECTEUR, LE 1er MARS 1979.]

(i) l'augmentation démographique suscitée par l'aménagement de résidences de campagne (depuis le 9 octobre 1974) ne devra pas être telle que la population de la municipalité locale dépasse le quart de l'augmentation démographique totale prévue pour la Phase 1 au tableau n° 2.6. Tant que les plans directeurs locaux n'auront pas été élaborés, les résidences de campagne ne seront autorisées que dans les zones de ressources marginales;
[PAR. 6.5.3(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR LES AMENDEMENTS MINISTÉRIELS N°S 13D ET 13E, LE 30 AOÛT 1976.]

(ii) l'expansion des villages consistera à combler les parcelles vacantes ou à réaliser des aménagements à petite échelle à proximité des zones déjà construites, à condition que l'augmentation démographique en résultant ne dépasse pas 20% de la population du village en 1973. Cette disposition ne s'applique cependant pas à des villages comme Stittsville ou Manotick qui ont déjà besoin de services collectifs; les nouveaux

*Loi sur la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, S.R.O. 1970, chap. 407, article 68(7).

projets d'aménagement prévus pour ces villages devront être suspendus tant que ces services n'auront pas été installés, sauf pour le secteur de Manotick situé à Long Island où tout nouveau projet d'aménagement devra comporter des terrains d'au moins 0,2 hectare;
[PAR. 6.5.3(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 13F, LE 30 AOÛT 1976.]
[PAR. 6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 14 AU PLAN DIRECTEUR, JUIN 1980.]

(iii) tout projet soumis au Conseil sera accompagné d'une résolution du conseil municipal local compétent exprimant son approbation;

(iv) les projets soumis devront satisfaire aux directives et objectifs régionaux élaborés pour les plans directeurs locaux en ce qui concerne l'aménagement de résidences de campagne ou l'expansion des villages, conformément aux paragraphes 2.4.2.6.2, 2.4.2.6.3, 2.4.2.7.2 et 2.4.2.7.3 respectivement.
[PAR. 6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Si l'on veut favoriser l'aménagement ordonné des futures collectivités urbaines et le réaménagement de certains secteurs situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, il est impératif que des plans directeurs locaux soient élaborés à cet effet, après l'adoption du Plan directeur régional. Compte tenu des dispositions du paragraphe 2.2.2 touchant le calendrier d'aménagement des futures Collectivités urbaines, le Conseil encouragera, dès l'adoption du Plan, la modification des plans directeurs locaux régissant les terrains touchés par le programme de réaménagement en question et par l'aménagement des Collectivités urbaines de l'Ouest et de l'Est ainsi qu'à l'intérieur de la ceinture de verdure. On étudiera également la modification des plans directeurs locaux régissant les terrains où sera située la Collectivité urbaine du Sud dès que le plan d'aménagement de cette collectivité aura été mis au point et incorporé au présent Plan directeur par voie d'amendement.
[PAR. 6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue, en préparant les plans directeurs locaux, que les collectivités urbaines de l'Ouest, de l'Est et du Sud chevauchent les limites des cantons. Ceux-ci devront donc veiller à ce que l'élaboration de ces plans fasse l'objet d'une certaine collaboration afin que l'aménagement des futures collectivités urbaines réponde à certains principes d'uniformité.
[PAR. 6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Il est prévu que des règlements locaux de zonage très précis seront adoptés par les conseils locaux, conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement du territoire. Ces règlements définiront des plans d'utilisation des sols conformes aux propositions du présent Plan et destinés à contrôler le type, l'emplacement et l'utilisation des constructions.

L'adoption de ce Plan pourra obliger à modifier certains arrêtés existants portant sur les secteurs restreints. Cependant, le Conseil n'a pas l'intention de modifier le statut d'aménagement en vigueur à la date d'adoption du Plan. Ses objectifs et politiques visent essentiellement l'aménagement qui suivra l'adoption du Plan. Par conséquent, les bâtiments ou utilisation existants à la date de l'adoption du Plan ne seront pas mis en situation irrégulière du simple fait de l'obligation d'amender un arrêté existant portant sur les secteurs restreints pour l'aligner sur le Plan. Par exemple, une utilisation industrielle conforme au zonage légal dans une zone que le Plan désignerait comme district résidentiel n'aurait pas à être régularisée par un amendement à un arrêté aux fins de rendre les arrêtés conformes avec le Plan.
[PAR. 6.5.3, AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 20 AU PLAN DIRECTEUR, APPROUVÉ PAR LA CAMO LE 7 AOÛT 1985]

Tous les secteurs désignés aux Annexes "A" et "B" (Plan des politiques en milieu rural et Plan des politiques en milieu urbain) n'auront pas à être zonés immédiatement, pour la mise en oeuvre des politiques du Plan. En effet, certains des secteurs désignés dans ce Plan ne devront ou ne pourront être aménagés que dans plusieurs années. Le zonage de ces secteurs, conformément aux objectifs du Plan, ne devrait alors se faire que lorsque leur aménagement est imminent.
[PAR. 6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 13G, LE 30 AOÛT 1976.]

L'article 96 (7) (a) de la Loi sur la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (L.R.O. 1980) stipule qu'après approbation du présent Plan par le Ministre, tous les plans directeurs locaux et règlements de zonage portant sur la zone d'aménagement affectée, devront être amendés pour s'y conformer. Le Conseil jugera de cette conformité en se basant sur une interprétation générale des politiques du Plan. Les projets de lotissements qui ont été recommandés à l'approbation du ministre des Affaires municipales et du Logement par le Conseil, mais qui n'étaient pas enregistrés au moment de l'adoption du Plan, peuvent être approuvés ou enregistrés nonobstant les dispositions de ce Plan.
[PAR. 6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 13H, LE 30 AOÛT 1976.]
[PAR. 6.5.3 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

En résumé, les principales politiques du Conseil sont les suivantes:

(1) l'article 96 (7)(a) de la Loi sur la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (L.R.O. 1980), stipule qu'après approbation du Plan par le Ministre, chaque plan directeur ou règlement, adopté en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire et alors en vigueur, devra être amendé et soumis immédiatement à l'approbation de l'organisme compétent;
[PAR. 6.5.3(1) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(2) conformément au paragraphe 2.4.2 du Plan, les municipalités locales élaboreront, adopteront et soumettront, dans l'année qui suivra l'approbation du Plan par le ministre, des plans directeurs ou des amendements à ces derniers, en ce qui concerne l'aménagement de résidences de campagne et l'expansion des villages. Au cas où ce délai ne pourrait pas être respecté, pour des raisons valables, le Conseil régional accordera la prorogation qu'il jugera raisonnable, selon les circonstances;
[PAR. 6.5.3(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 26 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

(3) tant que ces plans directeurs n'auront pas été approuvés, on pourra autoriser les aménagements ruraux conformes aux politiques susmentionnées;

(4) le Conseil demande aux municipalités locales n'ayant pas de règlement de zonage exhaustif d'en adopter un, en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire, et de le soumettre à l'approbation de la Commission des affaires municipales de l'Ontario dans l'année qui suivra l'approbation du Plan par le Ministre;
[PAR. 6.5.3(4) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(5) si l'alinéa 4) ci-dessus n'est pas respecté, le Conseil

i) demandera au ministre des Affaires municipales et du Logement, en vertu de l'article 39 de la Loi sur l'aménagement du territoire (L.R.O. 1980), d'exercer les pouvoirs conférés aux conseils par l'article 35 de cette même loi; ou
[PAR. 6.5.3(i) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

ii) demandera au gouvernement de l'Ontario de l'autoriser à adopter des règlements de zonage en vertu de l'article 39 de la Loi sur l'aménagement du territoire (L.R.O. 1980).
[PAR. 6.5.3(ii) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

6.5.4 LES LOTISSEMENTS FONCIERS

L'aménagement des terrains se fera généralement dans le cadre d'un projet de lotissement; en effet, seule cette procédure permet d'en envisager toutes les implications. Ainsi, la municipalité peut déterminer plus facilement le type et le rythme d'expansion qu'elle souhaite, les autres organismes peuvent participer au processus et tous peuvent être protégés par l'approbation d'un texte provisoire, sous réserve de certaines conditions, par voie d'accord de lotissement. Cette procédure garantira la protection des municipalités et la qualité conceptuelle des projets.

On pourra autoriser un nombre limité de détachements de parcelles, là où un projet de lotissement n'est manifestement pas nécessaire à l'aménagement adéquat et ordonné de la municipalité et à condition que cela soit conforme aux politiques de ce Plan. De telles autorisations ne devraient être accordées que pour des projets d'occupation des sols permis par ce Plan ou, sinon, existant à la date d'adoption du Plan.

En 1973, environ 100 autorisations étaient accordées chaque mois dans la zone d'aménagement. Selon le Conseil, des services de consultation en urbanisme devraient être offerts aux organismes responsables de ces décisions. À la fin de 1977, ces organismes étaient: le "Comité régional des lotissements", unique agent d'autorisation pour les cantons de Cumberland, d'Osgoode, de Rideau, de Goulbourn, de Carleton-Ouest et du Village de Rockcliffe Park, ainsi que les cinq comités locaux de lotissement, qui sont les agents d'autorisation pour les villes d'Ottawa, de Vanier, de Nepean, de Kanata et de Gloucester.
[PAR. 6.5.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

En résumé, les principales politiques du Conseil sont les suivantes:

(1) l'aménagement de terrains situés dans la zone d'aménagement se fera généralement dans le cadre d'un projet de lotissement, conformément à l'article 33 de la Loi sur l'aménagement du territoire;

(2) les autorisations de subdivisions seront accordés au niveau local (à condition qu'un plan directeur local ait été approuvé), à moins que la municipalité locale ne demande à être régie par le Comité régional des lotissements.
[PAR. 6.5.4 AMENDÉ EN PARTIE PAR LE DÉCRET N° 27 DE LA CAMO, LE 11 OCTOBRE 1979.]

6.5.5. LE DOMAINE FONCIER PUBLIC

La propriété publique des terrains est un élément très important du processus de mise en oeuvre du Plan, car:

(1) c'est le moyen de contrôle idéal en ce qui concerne les plans d'occupation des sols,

par exemple, pour réserver à l'utilisation publique des terrains menacés par certains projets d'aménagement;

(2) c'est le moyen d'atteindre certains objectifs particuliers,

par exemple, aménager un parc industriel, encourager la décentralisation des emplois ou assurer un certain équilibre résidentiel;

(3) c'est le moyen d'offrir des terrains viabilisés à meilleur marché,

par exemple, en créant des réserves foncières pour la construction de logements.

Le Conseil peut acquérir des terrains dans le but de réaliser certains objectifs particuliers du Plan. Ainsi, il a déjà lancé un programme d'acquisition de terrains situés dans les zones écologiques naturelles et de ressources marginales, programme qu'il entend développer comme il est décrit aux paragraphes 5.3.5 et 5.5.
[PAR. 6.5.5(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 12 AU PLAN DIRECTEUR, LE 22 AOÛT 1983]

On ne peut toutefois pas attendre du Conseil qu'il assume seul cette tâche, et d'autres niveaux de gouvernement devraient également agir dans le même sens. À cet égard, il est encourageant de remarquer que les gouvernements fédéral et provinciaux ont pris certaines mesures pour regrouper des terrains destinés au secteur de Carlsbad Springs au sud-est.
[PAR. 6.5.5(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Le gouvernement fédéral est un gros propriétaire foncier dans la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton puisqu'il y possède environ 2 800 hectares, en plus de la ceinture de verdure. Ces terrains ne devraient pas rester sous-exploités à une époque où la demande en ce domaine est si forte que certains prix ont décuplé en quelques années.
[PAR. 6.5.5.(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Le Conseil demande au gouvernement fédéral de réexaminer ses besoins fonciers pour les années à venir, dans le cadre des politiques du Plan.
[PAR. 6.5.5(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

En résumé, les politiques du Conseil sont les suivantes:

(1) le Conseil acquerra des terrains pour réaliser certains aspects particuliers du Plan;

(2) le Conseil encourage le gouvernement fédéral à aménager ses propriétés foncières, actuelles et futures, en conformité avec le Plan;
[PAR. 6.5.5(2) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(3) le Conseil demandera au gouvernement provincial et au gouvernement fédéral de réévaluer et de mettre en vigueur une politique de réserves foncières, qui non seulement aidera à atteindre les objectifs du Plan, mais permettra de satisfaire aux besoins et aux intérêts à long terme de la population.
[PAR. 6.5.5(3) AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

6.5.6 LES RAPPORTS AVEC LES AUTRES GOUVERNEMENTS ET ORGANISMES

Le succès des politiques du Plan dépend, dans une grande mesure, de la capacité du Conseil, des municipalités locales, des paliers supérieurs de gouvernement et des autres organismes compétents à prévoir et à fournir les services et les équipements relevant de leurs pouvoirs respectifs. Il est donc essentiel d'aborder ces problèmes de manière coordonnée. Le Conseil prend ainsi acte du caractère impérieux que revêt sa collaboration avec les autres gouvernements et organismes.

6.5.7 LA DÉLÉGATION DES POUVOIRS D'APPROBATION DU MINISTRE

Le gouvernement provincial a délégué au Conseil certains pouvoirs d'approbation exercés auparavant par le ministre des Affaires municipales et du Logement. Il s'agit notamment:
[PAR. 6.5.7 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

(1) du pouvoir d'approuver les projets de lotissement;

(2) du pouvoir d'approuver les projets de copropriété;

(3) du pouvoir d'approuver les plans directeurs locaux et les amendements y afférents;

(4) du pouvoir de commenter, devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario, les règlements de zonage adoptés par les municipalités locales; et

(5) du pouvoir de contrôler les subdivisions autorisées par le Comité régional des lotissements et les Comités locaux d'entente, tant qu'ils auront autorité en la matière.

[PAR. 6.5.7 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT MINISTÉRIEL N° 14, LE 30 AOÛT 1976.]
[PAR. 6.5.7 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Le Conseil sera ainsi le maître-d'oeuvre de la mise en application des politiques du Plan, le ministre des Affaires municipales et du Logement ayant toujours le pouvoir d'examiner tout projet soumis à l'approbation du Conseil.
[PAR. 6.5.7 AMENDÉ EN PARTIE PAR L'AMENDEMENT N° 30 AU PLAN DIRECTEUR, LE 16 MARS 1983]

Lorsqu'il examinait des plans directeurs, des projets de lotissement, des règlements de zonage, des subdivisions, ou des amendements à apporter à l'un ou plusieurs d'entre eux, le Conseil, avant l'octroi de ces pouvoirs additionnels, n'était habilité qu'à évaluer leurs conséquences pour la Municipalité régionale. Lorsque le Conseil assumera ces nouveaux pouvoirs, il devra également s'assurer que l'on a adopté de saines pratiques d'urbanisme.

6.6 LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Au cours de l'élaboration du Plan, le Conseil a recherché et obtenu une participation active du public. Son objectif était de faire des citoyens les partenaires de travail de l'administration régionale, pour que les politiques d'urbanisme régionales correspondent étroitement aux objectifs et aux aspirations de la population.

Le Conseil entend maintenir cette participation du public, pour que la mise en oeuvre du Plan serve au mieux les intérêts de la collectivité régionale et réponde harmonieusement aux besoins locaux. Comme il l'a déjà indiqué dans le Plan, le Conseil entend participer à un grand nombre d'études spécifiques après l'approbation du Plan; il s'agira, par exemple, de l'étude des couloirs fluviaux ou de l'évaluation de systèmes de transport, études pour lesquelles il s'engage à rechercher la participation du public. Il s'efforcera ainsi d'exploiter au mieux les ressources et les compétences qui lui seront offertes par les collectivités et les particuliers. Les citoyens intéressés devraient donc avoir facilement accès non seulement à l'information mais aussi au processus de prise de décisions.

Le Conseil estime toutefois que les autres gouvernements devraient aussi prendre le même engagement, faute de quoi ses efforts perdraient beaucoup de leur efficacité. Certes, des conflits risquent de surgir, mais cela ne devrait faire hésiter personne car ce n'est qu'en discutant publiquement de ces problèmes que les citoyens peuvent en prendre connaissance, et ce n'est qu'en prêtant une oreille attentive à leurs réactions que l'on peut prendre des décisions valables.

En résumé, les politiques du Conseil sont les suivantes:

(1) un programme permanent de participation du public sera instauré par le personnel et les organismes-ressources. Ce programme touchera surtout aux études importantes que le Conseil entreprendra;

(2) le programme de participation du public sera régulièrement évalué et adapté par tous les participants (les représentants élus, les citoyens, le personnel), en fonction des besoins suscités par chaque situation;

(3) toute activité de participation directement rattachée aux municipalités locales sera menée après notification des conseils et offices d'urbanisme municipaux, ou avec leur collaboration;

(4) le Conseil demande à tous les gouvernements de l'aider pleinement à renforcer le rôle du public dans le processus d'urbanisme.

ANNEXE "A"

ANALYSE DES DIFFERENTS EMPLACEMENTS POSSIBLES POUR LES NOUVELLES COLLECTIVITES

Le tableau ci-dessous résume l'analyse mentionnée au paragraphe 2.2.2. Les coefficients ont été calculés à partir des mémoires présentés par le public. Les résultats ont été évalués, quand cela était possible, selon des critères quantifiables (par exemple, la superficie des terrains très propices à l'agriculture) ou des faits disponibles (par exemple, la présence ou l'absence de plan directeur local).

	COEFFICIENT	OUEST	SUD-OUEST	NEPEAN-SUD	GLOUCESTER-SUD	SUD-EST	EST
CRITERE NO 1: ENVIRONNEMENT							
(a) Agriculture	Elevé	A	C	C	C	A	C
(b) Réserves minérales	Faible	B	C	C	A	A	C
(c) Qualité de l'eau	Elevé	B	C	C	C	C	A
(d) Intérêt esthétique	Moyen	A	B	A	B	B	A
(e) Couloirs fluviaux	Elevé	A	A	C	C	A	B
(f) Effets perturbateurs sur la collectivité							
COEFFICIENT ET RESULTATS	Elevé	A	B	B	C	A	C
CRITERE NO 2: CONDITIONS D'AMENAGEMENT	Elevé	A	B	C	C	A	B
(a) Services d'adduction d'eau	Faible	A	C	A	B	C	A
(b) Services d'égouts	Faible	A	B	B	B	B	A
(c) Potentiel du sol	Moyen	B	B	A	B	C	B
(d) Transports	Elevé	A	B	B	C	B	C
COEFFICIENT ET RESULTATS	Moyen	A	B	B	B	B	B

CRITERE NO 3: STATUT D'AMENAGEMENT

(a) Niveau d'aménagement existant
(b) Plans directeurs approuvés
(c) Plans directeurs proposés
(d) Prévisions d'investissement
(e) Regroupement de terrains publics
(f) Regroupement de terrains privés

Elevé	A	B	C	C	C	C	A
Moyen	A	C	C	C	C	C	C
Faible	C	A	C	C	A	C	A
Moyen	A	C	C	C	C	C	A
Elevé		C	C	C	C	A	C
Faible	A	A	A	A	A	C	A

COEFFICIENT ET RESULTATS	COEFFICIENT	OUEST	SUD-OUEST	NEPEAN-SUD	GLOUCESTER-SUD	SUD-EST	EST
	Faible	B	C	C	C	C	B
EVALUATION FINALE		A	B	C	C	A	B

A — Résultat élevé
B — Résultat moyen
C — résultat faible

ANNEXE "B"

CODE DES PRATIQUES AGRICOLES DE L'ONTARIO

CODE DES PRATIQUES AGRICOLES DE L'ONTARIO

Rédigé par

LE MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
ET
LE MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
ET DE L'ALIMENTATION

Traduit de l'anglais,
novembre 1973

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 2

Objet du "Code des pratiques agricoles de l'Ontario" 3

Méthode recommandée pour la mise en pratique du code 4

Conditions dictées par le code 6

Bâtiments nouveaux et existants et locaux réservés à la production 6

Secteurs du terrain recommandés pour l'utilisation du fumier 6

Distances 9

Modes d'utilisation du fumier 10

Epandage hivernal et printanier du fumier 13

Elimination des animaux morts 14

Facteurs de gestion 15

Sommaire 16

INTRODUCTION

La pollution est un problème grave qui préoccupe un segment toujours plus grand de la population. Parce que les problèmes dus à la pollution sont généralement complexes, il n'est pas facile dans la plupart des cas d'y apporter une solution satisfaisante. En outre, il est difficile de définir un niveau acceptable de pollution et, par là-même, de formuler des propositions visant à réduire les cas particuliers de pollution.

Comme toutes les autres industries, l'agriculture doit réaliser à quel point elle contribue à l'ensemble de la pollution. L'émanation d'odeurs et la pollution des eaux, dues à la présence et à l'emploi de fumier, sont pour l'agriculture des principales causes d'inquiétude dans ce domaine.

Cette inquiétude s'est trouvée récemment accrue en raison de plusieurs facteurs:

- Un accroissement notable de la population a fait augmenter la densité de peuplement. Davantage de citadins se sont installés par ailleurs dans un milieu rural. La présence de fumier sur une ferme touche l'existence de tous ceux qui habitent dans les alentours immédiats.
- Les entreprises d'élevage intensif de bétail et de volaille semblent devoir prendre plus d'ampleur. Mais l'accroissement du nombre d'animaux n'est pas toujours accompagné d'un agrandissement proportionnel du terrain qui reçoit le fumier. On produit alors plus de fumier qu'il n'est possible d'utiliser dans les cultures et cet excès risque de créer un problème quant à son élimination.
- La croissance rapide des élevages de bétail et de volaille en lieux restreints ne s'est pas toujours accompagnée d'un perfectionnement correspondant des méthodes de traitement du fumier. Certains systèmes à fumier présentent des qualités du point de vue de l'économie ou de la main-d'oeuvre, mais ces avantages se trouvent diminués si les odeurs malsaines se font plus fortes. Il est nécessaire de procéder à des recherches visant à réduire ces odeurs à un niveau acceptable.
- On ne tient guère compte dans certains cas, à l'établissement d'une exploitation d'élevage de bétail ou de volaille, de la proximité d'habitations. On a réciproquement autorisé la construction d'habitations et même de quartiers résidentiels entiers aux abords de fermes d'élevage existantes.

C'est pour de telles raisons que naissent de graves problèmes dus à l'émanation d'odeurs ou à l'élimination du fumier. La pollution atmosphérique qui en résulte peut avoir des effets désagréables pour l'éleveur comme pour ses voisins.

Il faut toutefois admettre que toutes les exploitations de bétail et de volaille ne donnent pas forcément lieu à des problèmes de pollution. Les risques sont fonction du système de traitement du fumier et de la gestion générale de la ferme.

Tant que l'on n'aura pas mis au point de meilleurs méthodes et des dispositifs perfectionnés de traitement du fumier, on devra recourir à des mesures élémentaires qui peuvent aider à minimiser les risques de pollution. Il est nécessaire pour cela d'avoir:

1. une surface de terrain suffisante pour l'épandage du fumier
2. un endroit suffisamment grand pour contenir le fumier jusqu'au moment choisi pour le répandre
3. une distance suffisante entre l'étable, le poulailler, le tas de fumier et les maisons avoisinantes
4. des conseils de gestion fondés sur les connaissances les plus récentes en matière d'entreposage, de manutention et d'emploi des fumiers animaux
5. des conseils quant à l'élimination des animaux morts.

Aux cours des dernières années, l'agriculture a su faire preuve généralement de réflexion et de prévoyance envers ces problèmes de pollution. Cela est dû à la coopération qui s'est établie entre cultivateurs, organisations agricoles, conseils municipaux, gouvernements provinciaux et entreprises d'élevage. Il est indispensable de poursuivre sur cette voie si l'agriculture doit s'acquitter de ses responsabilités à l'avenir.

La Loi de 1971 sur la protection de l'environnement et les règlements correspondants sont destinés à offrir une protection réelle contre la pollution sous toutes ses formes, y compris les odeurs nauséabondes. En Ontario, c'est le ministère de l'Environnement qui administre cette loi et ses règlements.

C'est pour offrir un point de départ à un mouvement coopératif qu'a été crée le *Code des pratiques agricoles*. Il s'agit d'un recueil de directives qui offrent un moyen de traiter de manière raisonnable et équitable les problèmes de pollution. Il n'est cependant pas question d'adopter le *Code* littéralement comme une loi, à quelque palier gouvernemental que se soit.

OBJET DU CODE DES PRATIQUES AGRICOLES

Il est nécessaire de bien comprendre plusieurs points du *Code* avant de pouvoir le mettre en pratique, afin d'en tirer des principes raisonnables et efficaces d'exploitation agricole et de lutte contre la pollution.

L'objet du *Code* est de:

servir de base à l'évaluation de la bonne marche et de la conception des exploitations d'élevage de bétail et de volaille en ce qui concerne la pollution.

aider les éleveurs à prévenir toute situation indésirable qui risque d'entraîner des poursuites juridiques pour des raisons de pollution. Il a été démontré que les fermes dirigées selon les conseils du *Code des pratiques agricoles* font rarement l'objet de difficultés quant à l'environnement et que l'on a rarement besoin de recourir à des moyens judiciaires. Les fermes administrées d'après le *Code des pratiques agricoles* peuvent même recevoir un appui intéressant en cas de conflit à venir relatif à l'environnement.

fournir des lignes de conduite pour la conception de

(a) nouvelles entreprises d'élevage de bétail et de volaille

(b) rénovations importantes ou agrandissements d'installations existantes.

servir de base à l'évaluation des élevages de bétail et de volaille existants et qui n'envisagent aucun changement, ou

servir de base pour l'élaboration d'un plan d'ensemble d'exploitation agricole, en insistant particulièrement sur le traitement du fumier.

assurer une certaine souplesse dans la mise en pratique et l'interprétation du *Code* pour traiter les cas spéciaux sans être trop restrictif.

MÉTHODE RECOMMANDÉE POUR LA MISE EN PRATIQUE DU CODE DES PRATIQUES AGRICOLES

A. Son usage dans les exploitations agricoles

1. (a) Les ingénieurs agricoles du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario, en s'appuyant sur le *Code*, peuvent conseiller les agriculteurs quant au tracé et à l'emplacement proposé de nouveaux bâtiments ou aux travaux de rénovation ou d'agrandissement de locaux existants. Les cultivateurs ne doivent pas hésiter à profiter de ce service consultatif et de planification.

   (b) Le ministère de l'Agricultire et de l'Alimentation de l'Ontario est également prêt à venir en aide aux agriculteurs désireux de faire en sorte que leur ferme soit conforme aux termes du *Code*.

2. On recommande vivement aux agriculteurs de se procurer un "Certificat de conformité" (Certificate of Compliance) auprès du ministère de l'Environnement de l'Ontario, avant de commencer tous travaux. On peut se procurer des formulaires de demande à l'un des bureaux régionaux du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario, ainsi qu'aux bureaux régionaux du ministère de l'Environnement de l'Ontario. Voir la liste de ces bureaux en pages 18 et 19.

   Un Certificat de conformité est remis à tous les agriculteurs dont les locaux et les méthodes d'exploitation sont conformes aux conditions du

Code des pratiques agricoles. Le certificat demeure valide selon que les conditions qui y sont énoncées sont remplies et que les méthodes d'exploitation recommandées dans le Code des pratiques agricoles sont mises en pratique.

3. Le *Code des pratiques agricoles* servira de fondement à l'évaluation de toutes les demandes de Certificat de conformité. L'interprétation des directives demeurera assez souple pour permettre d'accepter des méthodes valables mais différentes de la norme. Toutes les demandes devront être adressées pour évaluation conjointement au ministère de l'Environnement et au ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation.

4. Les dispositions du *Code des pratiques* s'appliquent à toutes les exploitations d'élevage de bétail et de volaille, quelle que soit leur importance.

5. Toutes les plaintes relatives à la pollution doivent être adressées au ministère de l'Environnement de l'Ontario.

6. Les agriculteurs faisant face à un problème, ou à un risque, de pollution sont invités à faire appel aux services compétents du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario.

B. Son usage dans les conseils municipaux

En raison des progrès que connaît continuellement la technologie agricole, il sera nécessaire de mettre à jour le *Code des pratiques agricoles à intervalles réguliers en fonction des changements qui surviendront dans le domaine et, par conséquent, on ne doit pas l'adopter comme un texte de loi.*

1. Lorsqu'un conseil municipal envisage la planification ou le zonage de terrains, il ne devrait pas hésiter à se mettre en rapport avec le personnel sur place du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario afin d'examiner toutes les méthodes possibles de sauvegarde d'une bonne exploitation agricole. On s'efforcera également de déterminer le degré de conformité de l'exploitation en question avec les termes du *Code des pratiques agricoles.*

2. Le ministère de l'Environnement informera le conseil municipal du nom des agriculteurs de son secteur qui ont reçu un Certificat de conformité.

3. L'un des facteurs les plus importants dans l'évaluation d'une demande de Certificat de conformité est la présence dans les installations de l'agriculteur d'une "zone isolante" adéquate entre ses locaux d'élevage du bétail et les habitations avoisinantes ou d'autres types d'aménagements adjacents. Toutes modifications ultérieures au terrain qui contient cette zone isolante risquent de donner naissance à de graves complications pour l'avenir de l'exploitation.

Le Code des pratiques agricoles suggère que les conseils municipaux aient la responsabilité directe de veiller au maintien de cette zone isolante.

- Dans chaque municipalité, le Conseil devrait exiger que tout agriculteur désireux de construire des locaux d'élevage de bétail ou de volaille, ou d'en agrandir d'autres déjà construits, possède d'abord un Certificat de conformité.

- Dans son examen des demandes de permis de construction, de morcellement, de rezonage ou de tout projet incompatible (habitations privées, terrains de sports ou de jeux, établissements commerciaux, etc.) avec le secteur agricole dans lequel il doit être construit, le Conseil devrait s'assurer que cette construction ne restreindra pas l'exploitation existante d'élevage de bétail ou de volaille qui fait l'objet d'un Certificat de conformité en règle.

CONDITIONS DICTÉES PAR LE CODE DES PRATIQUES AGRICOLES

A. Édifices et installations productrices neufs ou existants

1. *Edifices neufs*

   Toutes les conditions énoncées dans le *Code* s'appliquent à des locaux neufs pour bétail et volaille.

2. *Rénovation et agrandissement d'installations existantes*

   Toutes les conditions dictées par le *Code des pratiques agricoles* s'appliquent aux modifications apportées à des installations existantes.

   Si les travaux d'agrandissement projetés comprennent la construction d'une structure nouvelle entièrement séparée des édifices existants, on doit s'efforcer de la placer dans les limites dictées par le Code. Au cas où cela ne serait toutefois pas possible, ou pas pratique, on devrait alors consulter l'ingénieur agricole en charge pour trouver une alternative acceptable pour compenser les distances insuffisantes. L'agrandissement d'une étable tombe également dans cette catégorie.

3. *Installations existantes d'élevage de bétail ou de volaille où l'on n'envisage aucune rénovation ni aucun agrandissement*

   Tout agriculteur peut, s'il le désire faire une demande de Certificat de conformité. Sa ferme sera alors évaluée d'après les termes du *Code* et toutes les conditions seront examinées. Là encore, on s'efforcera de trouver une solution à tout problème de distance insuffisante; c'est un point qu'il convient de traiter avec l'ingénieur agricole en charge.

B. SURFACE DE TERRAIN NÉCESSAIRE AU BON TRAITEMENT DU FUMIER

Ce *Code* a été fondé sur le principe que tout fumier animal devrait retourner à la terre où il favorise la culture. La terre a la propriété d'assimiler une quantité raisonnable de . fumier sans créer de problèmes. N'oublions pas toutefois qu'il existe une limite au-delà de laquelle le fumier ainsi répandu constitue un risque de pollution des eaux. On doit alors recourir aux recherches pour trouver une alternative à l'utilisation et à l'élimination du fumier.

Le type de bétail, le type de nourriture et le mode de traitement du fumier sont autant de facteurs dans la composition du fumier, en quantité comme en qualité, et c'est un point dont on a tenu compte dans le *Code*. On invite les agriculteurs à soumettre un échantillon de fumier aux fins d'analyse à l'Université de Guelph. Les conclusions d'une telle analyse servent à remédier avec plus de précision aux problèmes d'utilisation du fumier.

Explication des Tableaux I et II

Dans les tableaux suivants, les risques de pollution dus aux proportions de phosphore, de potasse et tout particulièrement d'azote en présence dans le fumier ont été consideres sérieusement. Le comportement de l'azote dans le sol est un point crucial qui a été suivi de près dans l'établissement des tableaux.

1. La règle des "unités animales" fait correspondre différents types de bétail et de volaille en fonction du risque de pollution que présente le fumier produit. Le tableau I sert à déterminer le nombre d'unités animales. Le chiffre obtenu, reporté au tableau II, donne, en regard, la surface minimale de terrain nécessaire pour éviter autant que possible tous risques de pollution.

2. La superficie recommandée en acres s'applique à un terrain cultivé sur lequel on peut répandre le fumier.

3. Les superficies données représentent le minimum nécessaire pour éviter toute pollution. Il ne s'agit pas forcément du rapport le plus rentable à la récolte. S'il est nécessaire de traiter davantage de fumier, il faudra augmenter la surface donnée en conséquence. Le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario dispose de tous les renseignements voulus à ce sujet. Pour obtenir des données plus précises, il est préférable de faire d'abord analyser le fumier. Il faut en outre tenir compte de facteurs tels que la composition du sol et le type de culture.

4. La surface indiquée est le minimum de terrain nécessaire pour éviter de polluer les eaux souterraines par des composés azoteux.

5. Tous les calculs d'unités animales doivent être fondés sur le nombre total de têtes de bétail pour l'année entière.

6. On recommande d'avoir un terrain d'une superficie minimale de 40 acres dans le cas d'une nouvelle ferme d'élevage de bétail ou de volaille. Sur moins de 40 acres, il est difficile de respecter les distances exigées et l'on doit alors envisager une alternative. Ce pourrait être la conversion au fumier sec, l'entreposage du fumier en intérieur ou ailleurs. Toute alternative doit être examinée par un ingénieur agricole du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation.

7. On peut épandre le fumier sur un terrain loué ou sur les terres d'une ferme voisine. On doit toutefois s'assurer préalablement de l'accord du voisin s'il est nécessaire d'utiliser ainsi ses terres de façon continue et à des moments donnés de l'année.

TABLEAU I UNITÉS ANIMALES PRODUCTRICES POUR LE CALCUL DE LA SUPERFICIE MINIMALE REQUISE

Type de bétail ou de volaille	Annuellement (385j.)
1 vache laitière (avec son veau)	1 unité animale
1 vache de boucherie (avec son veau)	1 unité animale
1 taureau	1 unité animale
1 cheval	1 unité animale
4 brebis (avec leurs agneaux)	1 unité animale
4 truies (avec leur portée, jusqu'au sevrage)	1 unité animale
125 poules pondeuses	1 unité animale
100 visons femelles (avec les mâles et les petits)	1 unité animale
	D'après leur croissance
2 boeufs de boucherie (de 400 à 1100 lb)	1 unité animale
4 boeufs de boucherie (de 400 à 750 lb)	1 unité animale
4 boeufs de boucherie (de 750 à 1100 lb)	1 unité animale
15 porcs (de 40 à 200 lb)	1 unité animale
1000 poulets à griller ou rôtir (de 4 à 5 lb)	1 unité animale
300 dindonneaux à griller (de 11 à 12 lb)	1 unité animale
150 dindes lourdes (de 19 à 20 lb)	1 unité animale
100 dindons lourds (de 30 à 32 lb)	1 unité animale
40 veaux (de 90 à 300 lb)	1 unité animale
300 poulettes	1 unité animale

8. Le *Code* ne contient pas de directives complètes quant à la conception des projets. Pour avoir de plus amples renseignements sur ce point, consulter les publications suivantes:

   – Le code canadien des bâtiments de ferme, 1970.

   – Livestock Waste Management and Pollution Abatement, 1971 – A.S.A.E.

   – Le guide canadien pour l'usage des déchets d'ordre animal, 1972.

TABLEAU II SUPERFICIE MINIMALE D'ÉPANDAGE DE FUMIER DE BÉTAIL OU DE VOLAILLE

Nombre d'unités animales	Terre franche et argileuse	Sols sableux
de 30 à 40 unités animales	20 acres	30 acres
de 41 à 60 unités animales	30 acres	45 acres
de 61 à 80 unités animales	40 acres	60 acres
de 81 à 100 unités animales	50 acres	75 acres
de 101 à 120 unités animales	60 acres	90 acres
de 121 à 140 unités animales	70 acres	105 acres
de 141 à 160 unités animales	80 acres	120 acres
de 161 à 180 unités animales	90 acres	135 acres
de 181 à 200 unités animales	100 acres	150 acres
de 201 à 220 unités animales	110 acres	165 acres
de 221 à 240 unités animales	120 acres	180 acres
de 241 à 260 unités animales	130 acres	195 acres
de 261 à 280 unités animales	140 acres	210 acres
de 281 à 300 unités animales	150 acres	225 acres
de 301 à 320 unités animales	160 acres	240 acres
de 321 à 340 unités animales	170 acres	255 acres
de 341 à 360 unités animales	180 acres	270 acres
de 361 à 380 unités animales	190 acres	285 acres
de 381 à 400 unités animales	200 acres	300 acres

Exemple: le propriétaire d'une ferme dont le sol est de la glaise désire construire une nouvelle porcherie pour y abriter 600 porcs à la fois. Le rendement annuel devrait être d'environ 1500 porcs.

Solution: – Consulter le tableau I.

$$1500 \text{ porcs} = \frac{1500}{15} = 100 \text{ unités animales}$$

– Consulter le tableau II.

pour 100 unités animales, il faut épandre le fumier sur 50 acres de terres cultivée.

C. DISTANCES DE SÉPARATION

Le meilleur moyen de réduire les effets désagréables des mauvaises odeurs qui se répandent alentour, est d'éloigner les bâtiments abritant le bétail et la volaille autant que possible des habitations voisines. Ce genre de décision ne peut toutefois être prise qu'une fois: avant de construire le bâtiment. C'est pourquoi il est nécessaire, dans l'intérêt des conditions actuelles comme de l'avenir, de tracer les plans précis.

L'intensité des odeurs qui émanent de l'étable et du lieu d'entreposage du fumier est directement proportionnelle à la distance à laquelle on s'en trouve. Par ailleurs, le type de bétail ou de volaille, le régime alimentaire, le degré d'humidité du fumier et les conditions atmosphériques sont aussi des facteurs déterminants de l'intensité des odeurs. Il serait difficile d'obtenir une lecture précise de l'intensité d'une odeur.

Les distances proposées ci-dessous s'appliquent à du fumier *non traité*. Il est possible de réduire ces distances si l'on dispose de systèmes adéquats pour l'aération ou le traitement du fumier. On accordera une attention spéciale aux cas de réduction des distances où l'on emploie du fumier sec.

On peut s'éviter de gros problèmes d'avenir avec un peu de prévoyance.

Conditions relatives aux distances

Voir le schéma en page 17.

(a) *Les bâtiments devant abriter du bétail ou de la volaille, ainsi que les hangars à fumier, doivent être situés à:*

1. au moins 2000 pieds d'une zone où d'un projet d'habitation
2. au moins 1000 pieds de l'habitation d'une propriété adjacente
3. au moins 300 pieds de la ligne médiane de toute voie publique
4. au moins 200 pieds de la limite du lot sur lequel les locaux de production sont situés.

(b) *Rénovations générales ou agrandissement des installations actuelles*

Les distances données à l'article (a) s'appliquent ici aussi. On examinera tout particulièrement des facteurs tels que l'emplacement des bâtiments existants et la nécessité de centraliser les installations. Dans certains cas, il sera possible de remettre un Certificat de conformité pour les agrandissements mais pas pour les bâtiments actuels.

D. MODES D'UTILISATION DU FUMIER

Il est extrêmement important que l'utilisation du fumier fasse l'objet d'une planification soigneuse et d'une gestion tout aussi sérieuse. Le mode d'utilisation est aussi important que le bâtiment lui-même. On invite les agriculteurs à consulter leur ingénieur agricole avant de prendre une décision à ce sujet. Il n'existe aucun mode d'utilisation du fumier qui soit bon marché. Tous les lieux d'entreposage du fumier doivent être conçus et situés de façon à ne présenter aucun risque de contamination des eaux de puits.

Les restrictions suivantes ne s'appliquent ni à du fumier sec, relativement peu odorant et bien fermenté, déposé comme couverture et engrais au pied d'arbres fruitiers, ni à du fumier qui a été suffisamment aéré pour en réduire l'odeur à un degré acceptable.

Fumier solide

Les conditions d'utilisation du fumier solide sont les suivantes:

1. A moins qu'il ne soit possible d'enfouir le fumier solide dans les 24 heures, ou moins si nécessaire, on ne doit pas le répandre à moins de 600 pieds de la maison d'un voisin.
2. L'entreposage du fumier solide doit être fait de façon à minimiser autant que possible les risques de pollution. Le fumier doit être maintenu au sec le plus possible. C'est pourquoi il est nécessaire de la protéger contre la pluie. Tout le fumier liquide *doit* être contenu sur place à l'aide de digues ou de murs de retenue. *En aucun cas* on ne doit laisser le purin s'écouler dans un courant ou un cours d'eau.
3. La plate-forme d'entreposage du fumier doit pouvoir contenir au moins six mois de fumier.
4. Les points d'alimentation et les cours pavées devraient être conçus de façon à ce que tout effluent liquide contenant du fumier reste sur place. Les mesures suivantes devraient aider à minimiser l'écoulement d'effluents:
   - Poser des gouttières sur toutes les granges et étables afin que l'eau de pluie ne s'écoule pas dans la cour.
   - Protéger le point d'alimentation contre l'écoulement des eaux extérieures à l'aide de digues, fossés et drains.
   - Veiller à ce que la cour soit toujours aussi propre que possible pour éviter que trop de fumier ne soit entraîné par les eaux qui s'y écoulent.
   - Examiner la possibilité de poser une toiture au-dessus du point d'alimentation pour le protéger contre la pluie.
5. On devrait s'efforcer autant que possible de répandre le fumier lorsque le vent est favorable, afin que les odeurs soient portées dans la direction opposée à celle des voisins.

Fumier Liquide

Les conditions d'utilisation du fumier liquide sont les suivantes:

1. Une fosse assez grande pour pouvoir conserver tout le fumier liquide produit pendant au moins six mois. L'ingénieur agricole envoyé par le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation évaluera toute déviation à cette condition en tenant compte des facteurs tels que l'emplacement géographique, le climat et le plan de récoltes.

2. Lorsque l'on répand du fumier liquide non traité à moins de 1,000 pieds de maisons voisines, *il faut l'enfouir le plus tôt possible*, dans les 24 heures, sans faute. Ce délai est une fonction de facteurs tels que les conditions météorologiques, la distance réelle entre le champ et la maison des voisins, ainsi que l'intensité de l'odeur.

   L'enfouissement peut se faire:

   (a) à la charrue
   (b) à la herse à disques
   (c) à l'aide d'un dispositif d'injection spécial

   Le fumier liquide doit être *entièrement* enfoui dans la terre. Il ne doit pas être laissé à découvert dans les sillons.

3. Il est nécessaire de tenir compte de la question des odeurs lorsque l'on répand du fumier liquide.
   - Il faut répandre tout le fumier liquide et aussi vite que possible afin de ne pas prolonger le dégagement d'odeurs.
   - On doit s'efforcer de répandre le fumier liquide lorsque les conditions météorologiques sont les plus favorables.

4. Il est extrêmement important que tous les intéressés comprennent bien les risques d'accident que présente une fosse pour fumier liquide.
   - Toutes les fosses coulées dans le sol doivent être protégées par un couvercle permanent ou au moins par une barrière protectrice.
   - Le fumier liquide non aéré engendre des gaz tels que du méthane, de l'hydrogène sulfuré, de l'ammoniac et du bioxyde de carbone. En concentration, ces gaz peuvent être dangereux pour les humains comme pour les animaux. ***Il est indispensable d'avoir une bonne aération des bâtiments et de la fosse pendant que l'on pompe du fumier liquide.*** Il ne faut jamais pénétrer dans une fosse à fumier liquide à moins que l'on soit certain qu'il y a assez d'oxygène et à moins qu'un assistant monte la garde à l'extérieur.

5. Il est important de comprendre les dangers que présente l'entreposage du fumier liquide dans des fosses creusées à même le sol et sans revêtement des parois. Les risques sont alors les suivants:
   - l'érosion des bords par la pluie et par l'agitation du fumier liquide.
   - la nécessité de prendre des mesures préventives telles que la construction d'une barrière de protection et d'une plate-forme de pompage adéquate.
   - la pollution des eaux souterraines et de surface si le sol n'est pas imperméable.

Lagune à fumier liquide

Dans le contexte du *Code des pratiques agricoles*, une lagune est définie comme une fosse d'entreposage du fumier liquide, aménagée dans une excavation du sol, dont les parois sont en terre ou constituées par une digue, qui est destinée à permettre le traitement du fumier liquide.

Peu de fermes ontariennes ont une lagune à fumier liquide satisfaisante. La conception d'une lagune est extrêmement délicate et devrait être laissée au soin d'experts. Les problèmes caractéristiques des lagunes à fumier liquide sont:

leur mauvaise conception

les odeurs qui en émanent

leur manque d'étanchéité

leur présentation peu attrayante

l'absence de barrières de protection

Il existe deux types fondamentaux de lagunes:

Lagunes aérobies

Une lagune peut être aérobie parce que sa surface est assez grande ou parce qu'on y a installé des dispositifs d'aération. Du point de vue de la pollution, c'est un système acceptable, mais il est généralement rejeté en raison de son prix trop élevé.

Lagunes anaérobies

L'activité bactérienne anaérobie favorise la décomposition des solides mais se traduit par la formation de gaz aux odeurs nauséabondes tels que l'hydrogène sulfuré. Les lagunes anaérobies ne sont généralement pas acceptables, sauf dans des régions très isolées.

E. ÉPANDAGE HIVERNAL ET PRINTANIER DU FUMIER

Tous les agriculteurs devraient accorder une attention toute particulière aux risques de pollution due à l'épandage inconsidéré du fumier. Les propriétés

fertilisantes du fumier se réalisent pleinement lorsqu'il a été entreposé d'après les règles puis enfoui immédiatement après son épandage. Cette pratique a en outre pour avantage de minimiser les émanations d'odeurs et les écoulements.

L'écoulement se produit essentiellement pour deux raisons:

1. la fonte des neiges ou de fortes pluies, qui entraînent le fumier vers les cours d'eau, les passages d'eau ou les champs de drainage.
2. l'épandage du fumier trop près d'un cours d'eau.

Les pertes de fumier dues à un écoulement sont fonction de facteurs tels que:

- un sol gelé ou enneigé
- la pente naturelle du sol
- l'étendue et le type des récoltes
- le type de sol
- des pluies abondantes

Parce qu'il existe tant de facteurs qui peuvent influer sur les risques d'écoulement, la décision quant à l'emplacement et à l'époque d'épandage du fumier devrait être prise seulement après mûre réflexion. On doit pouvoir juger, par observation, quels champs présentent le plus de risques d'écoulement. Ceux-là seront alors laissés jusqu'au printemps, après la fonte des neiges. Les champs plats et sans grand danger d'écoulement ou d'inondation peuvent être fumés en hiver ou au début du printemps. Quand on doit entasser le fumier pour l'utiliser plus tard, il est important de choisir un endroit plat, éloigné de tout cours d'eau et ne risquant pas d'être inondé.

On ne saurait trop insister sur l'importance de conserver le fumier en hiver dans un lieu aménagé à cet effet et pouvant contenir au moins la quantité de fumier produite par tous les animaux en six mois. Dans ces conditions, un agriculteur peut répandre le fumier à l'endroit et au moment voulu, dans le meilleur intérêt de ses récoltes, et sans grands risques de pollution.

F. ÉLIMINATION DES ANIMAUX MORTS

L'élimination des animaux morts doit se faire avec le plus grand soin. Il existe cinq méthodes courantes en Ontario.

1. *Ramassage par un transporteur autorisé.* Ce genre de service est offert pour les gros animaux, mais ne s'applique pas toujours aux plus petits.
2. *Conservation des petits animaux morts dans un congélateur* jusqu'à ce qu'ils soient en quantités suffisantes pour être ramassés par une usine de traitement.
3. *Enterrement sur place à la ferme.* Cela peut se faire essentiellement de deux manières:

   (a) *Fosse*

   Une fosse doit être fermée par un couvercle bien ajusté et muni d'un dispositif de verrouillage. Elle doit en outre être située au moins à 150 pieds de tout puits ou source. Les dimensions requises sont les suivantes:

Oiseaux à griller	— 1000 oiseaux/20 pi. cu.
Oiseaux de ponte	— 1000 oiseaux/100 pi. cu.

   (b) *Tranchées ou fosses provisoires* (en été seulement)

   Il faut alors recouvrir les oiseaux de deux pieds au moins de terre fraîche chaque fois qu'on en enterre.

4. *Enfouissement sous un remplissage de terrain sanitaire.*
5. *Incinération.* On peut éliminer les animaux morts dans un incinérateur convenable. Il est alors nécessaire d'obtenir un Certificat d'autorisation pour chaque installation auprès de la Direction générale de la gestion de l'air. Cette autorisation est requise en vertu des termes de la Loi de 1971 sur la Protection de l'environnement, et des modifications qui y ont été apportées. Il faut s'adresser aux bureaux régionaux de la Direction générale de la gestion de l'air (liste en page 19) pour obtenir des formulaires de demande et des exemplaires du texte de la loi.

   Une incinérateur au point devra présenter une capacité suffisante et les émanations qui s'en échapperont devront être acceptables d'après la législation en vigueur. Deux brûleurs sont nécessaires à l'incinération d'animaux morts et le carburant doit être du gaz ou de l'huile combustible No. 2.

   Les problèmes les plus courants dus à un incinérateur qui n'est pas en état de fonctionner sont l'émanation de fumée et d'odeurs.

   L'INCINÉRATION D'ANIMAUX EN PLEIN AIR EST ABSOLUMENT INACCEPTABLE.

G. FACTEURS DE GESTION

Il est important d'insister sur le fait qu'il incombe à l'agriculteur de profiter de toutes les conditions locales pour minimiser les risques de pollution. On ne saurait également trop accentuer l'importance des bonnes convenances. L'agriculteur doit s'efforcer de répandre le fumier de façon à ne causer qu'un minimum d'embarras ou de gêne à ses voisins.

Il est indispensable d'utiliser un équipement convenable à l'épreuve des éclaboussures et des fuites quand on transporte du fumier ou du purin le long d'une voie publique. Là encore, il faut insister sur l'importance de procéder dans des conditions météorologiques favorables.

Il est nécessaire par ailleurs de veiller à l'hygiène des abords des bâtiments où est entreposé le fumier et de combattre la présence de mouches. La présentation générale des exploitations agricoles peut avoir une influence salutaire sur l'attitude de la collectivité. Peut-être serait-il bon à ce sujet de dissimuler un tas de fumier à la vue des passants.

Un système de ventilation approprié aidera aussi beaucoup à réduire l'intensité des odeurs à l'intérieur des bâtiments. Il est bon d'examiner les possibilités de sécher le fumier en intérieur, pour maintenir les odeurs à un degré acceptable.

Le climat de l'endroit et sa situation topographique sont également des facteurs dont on doit tenir compte dans le choix d'un nouvel emplacement et dans les plans d'un système de ventilation.

SOMMAIRE

S'il adopte les principes définis dans le présent *Code des pratiques agricoles*, tout en étudiant soigneusement chaque mouvement, en suivant de bonnes pratiques de gestion du fumier et en accordant aux droits de chacun l'attention qu'ils méritent, un agriculteur réduira considérablement les risques de pollution pour l'avenir. Il a d'ores et déjà été démontré que cette combinaison de bons conseils et de bonne volonté, qu'encourage le *Code des pratiques*, aide très efficacement à sauvegarder la qualité de notre environnement.

Avant de commencer tous travaux de construction, le propriétaire se doit de s'assurer auprès des autorités que toutes les conditions requises seront remplies.

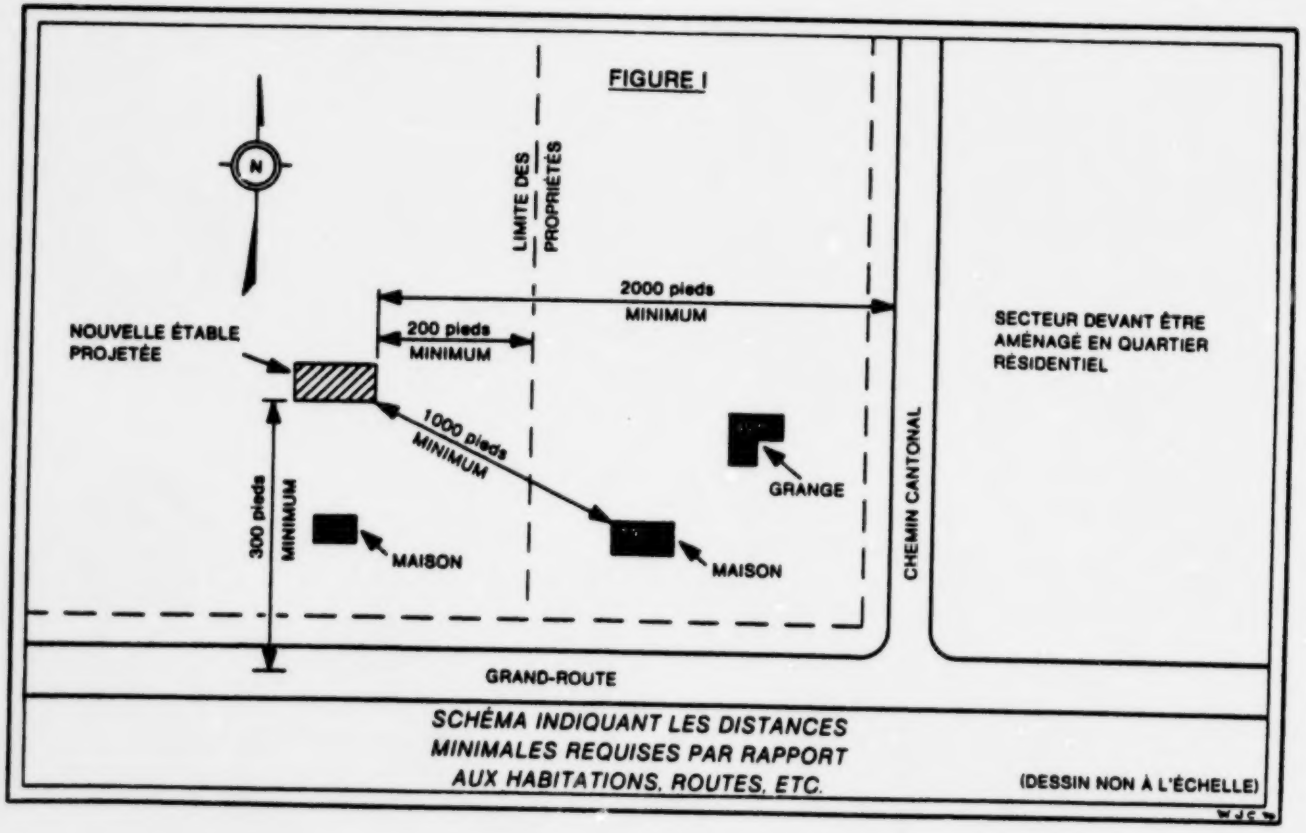


FIGURE I
N
LIMITE DES PROPRIÉTÉS
2000 pieds MINIMUM
200 pieds MINIMUM
NOUVELLE ÉTABLE PROJETÉE
1000 pieds MINIMUM
300 pieds MINIMUM
GRANGE
MAISON
MAISON
CHEMIN CANTONAL
SECTEUR DEVANT ÊTRE AMÉNAGÉ EN QUARTIER RÉSIDENTIEL
GRAND-ROUTE
SCHÉMA INDIQUANT LES DISTANCES MINIMALES REQUISES PAR RAPPORT AUX HABITATIONS, ROUTES, ETC.
(DESSIN NON À L'ÉCHELLE)

Extraits de "Land Use in the Vicinity of Airports" (Aménagements à proximité des aéroports), S-72-8.

ADMINISTRATION CANADIENNE DES TRANSPORTS AERIENS
DIRECTION DE L'AERONAUTIQUE CIVILE
DIRECTION DE LA PLANIFICATION ET DE LA RECHERCHE AERONAUTIQUES
REVISE EN 1972

PARTIE IV
BRUIT DES AVIONS

L'évaluation précise des nuisances causées par l'exposition au bruit des avions est indispensable aux planificateurs en aéronautique et aux responsables de l'orientation du développement des terrains proches des aéroports.

La Partie IV traite de la mesure de l'intensité du bruit, de la prévision des nuisances et des Prévisions d'exposition au bruit, et comporte une évaluation des divers types d'occupation des sols en fonction de leur compatibilité avec le bruit des avions.

Toute demande de renseignements concernant cette partie devra être adressée au Contrôleur régional de la Division de l'aéronautique civile au ministère des Transports.

Mesure de l'intensité du bruit

La mesure de la pression sonore exercée par les avions (ou par toute autre source de bruit) peut se faire au moyen d'un sonomètre, appareil qui sert à detecter les variations de pression, sur des intervalles de temps extrêmement brefs. Le niveau de pression sonore (SPL)[1], exprimé en décibels (dB) représente en fait la mesure de la puissance sonore relative, au niveau du récepteur. L'échelle des décibels est une échelle logarithmique, c'est-à-dire qu'une augmentation de 10 décibels traduit un doublement du niveau de pression sonore.

Un signal sonore peut être composé de fréquences diverses, auxquelles l'oreille humaine peut réagir de différentes manières. Afin de faire correspondre au mieux la mesure de l'intensité du bruit et sa perception par une personne normale, les sonomètres sont équipé de systèmes de pondération qui tiennent compte des réactions précises de l'oreille humaine aux fréquences. La plupart des sonomètres sont gradués selon des échelles A,B,C et D avec les valeurs en décibels correspondantes, soit dB(A), dB(B), dB(C), et dB(D), selon le système de pondération utilisé. L'unité utilisée de préférence pour mesurer le bruit des avions est le dB(D).

L'unité nommée **Niveau de bruit perçu** (PNdB)[1] correspond à un système de pondération des fréquences visant à évaluer plus précisément la réaction subjective de l'oreille humaine au stimulus du bruit des avions. Bien qu'il existe des systèmes de pondération permettant de mesurer directement des valeurs approximatives de PNdB, c'est-à-dire des dB(D), les valeurs réelles de PNdB sont déterminées par l'analyse et le traitement des niveaux de pression sonore correspondant à divers octaves ou tiers d'octave.

ANNEXE "C"

BRUIT DES AVIONS

Une unité plus précise de niveau sonore a été mise au point ces dernières années; il s'agit du **Niveau effectif de bruit perçu** (EPNdB)[1], spécialement destiné à mesurer le bruit des avions. Cette unité est fondamentalement identique au PNdB mais comporte certaines corrections destinées à tenir compte des effets des tonalités discrètes et de la durée des nuisances sonores, facteurs qui troublent l'auditeur.

Prévision des nuisances.

Outre les caractères perturbateurs des signaux sonores individuels, la réaction globale d'un sujet à l'égard du bruit dépend de la fréquence des perturbations et de leur répartition quotidienne. Tout système de prévision doit tenir compte de ces facteurs s'il doit être appliqué à des collectivités. Le système de prévision d'exposition au bruit (NEF)[1] utilisé par l'Administration canadienne des transports aériens répond à cette exigence.

Le système NEF permet de tenir compte des bruits produits par tous les types d'avions, sur la base de leurs mouvements réels ou prévus, le jour ou la nuit, et en fonction des pistes utilisées. Etant donné le grand nombre de calculs nécessaires pour tracer les courbes NEF, l'application pratique du système exige l'emploi de techniques d'informatque.

Réactions de la population à l'égard du bruit

Lors de l'élaboration de systèmes préliminaires d'évaluation de l'intensité du bruit, on avait pu établir que les réactions de la population à l'égard du bruit des avions correspondaient assez précisément aux courbes alors en usage. L'analyse d'un certain nombre de plaintes déposées contre 21 aéroports (selon la gravité, la fréquence et l'origine de ces plaintes) a permis de les rattacher à certaines valeurs sonores connues. Les résultats de ces travaux, qui figurent au tableau no 2, ont permis de faire correspondre certains types d'aménagement aux diverses zones NEF.

L'analyse des effets du bruit des avions sur divers milieux de travail ou d'habitation est un problème très complexe. Il conviendra d'entreprendre une analyse sur le bruit ambiant ou sur la necessité d'en réduire l'intensité chaque fois qu'une note figurera sur le tableau des aménagements (tableau no 3), car chaque note correspond à un problème particulier. Bon nombre des facteurs à prendre en considération au cours de ces analyses sont affectés par le progrès technologique. De plus, les personnes touchées par le bruit ambiant ont, à son égard, des réactions subjectives et très différentes. Ces facteurs étant continuellement revus, les responsables des analyses du bruit ambiant ou des analyses de réduction de bruit dans les édifices devront maintenir une liaison étroite avec les organismes chargés de cette révision. Ceux-ci comprennent, actuellement, la Division des recherches sur le bâtiment du Conseil national de recherches, et l'Administration canadienne des transports aériens.

TABLEAU NO 2

ZONE DE BRUIT		REACTIONS PREVUES*
1	(plus de 40 NEF)	Risques de plaintes individuelles véhémentes et répétées, et de poursuites judiciaires ou d'actions de groupe.
2	(de 35 à 40 NEF)	Plaintes individuelles susceptibles d'être véhémentes. Risques d'actions de groupe ou de démarches auprès des pouvoirs publics.
3	(de 30 à 35 NEF)	Plaintes individuelles sporadiques ou répétées. Actions de groupe éventuelles.
4	(moins de 30 NEF)	Plaintes sporadiques éventuelles. Le bruit pourra perturber certaines activités des résidents.

*Il convient de remarquer que les réactions prévues ci-dessus, de la part de la population locale, ont été généralisées à partir de l'évolution des diverses unités d'exposition au bruit élaborées par des pays étrangers. Pour des collectivités locales précises, les zones de bruit ci-dessus peuvent varier en fonction des bruits ambiants ou des bruits de fond existants et des conditions sociales, économiques et politiques.

TABLEAU NO 3

TYPES D'OCCUPATION DES SOLS SELON L'INTENSITE DU BRUIT DES AVIONS.

Ce tableau ne constitue pas une liste exhaustive mais indique plutôt comment certains types d'aménagement seront évalués, dans les zones de Prévision d'exposition au bruit, selon les réactions prévues de la population.

Non	— Il ne faut y entreprendre aucune nouvelle construction ni aucun nouvel aménagement.
A	— Ce type d'aménagement peut être acceptable, selon la note correspondante, et compte tenu des limites indiquées.
Oui	— Le type d'aménagement indiqué ne devrait pas être affecté par le bruit des avions et n'exige donc pas d'insonorisation spéciale.

Valeurs NEF	>40	40-35	35-30	<30
Zones de bruit	1	2	3	4
TYPES D'OCCUPATION DES SOLS				
Aménagement résidentiel				
Maisons individuelles et mitoyennes	Non	Non	B	A
Maisons en rangée ou avec jardin	Non	Non	B	A
Appartements	Non	Non	B	A

Valeurs NEF	>40	40-35	35-30	<30
Zones de bruit	1	2	3	4
Edifices publics				
Ecoles	Non	Non	D	C
Eglises	Non	Non	D	C
Hôpitaux	Non	Non	D	C
Cliniques	Non	Non	D	C
Auditoriums	Non	Non	D	C
Bibliothèques	Non	Non	D	C
Centres communautaires	Non	Non	D	C
Cimetières	N	N	N	N
Services municipaux				
Usines d'énergie électrique	Oui	Oui	Oui	Oui
Réservoirs de gaz et de pétrole	Oui	Oui	Oui	Oui
Dépotoirs	Oui	Oui	Oui	Oui
Usines de traitement des eaux-vannes	Oui	Oui	Oui	Oui
Usines d'épuration des eaux	Oui	Oui	Oui	Oui
Châteaux d'eau	Oui	Oui	Oui	Oui

Valeurs NEF	>40	40-35	35-30	<30
Zones de bruit	1	2	3	4
Aménagements de loisirs ou de plein-air				
Terrains de sports	Non	J	K	Oui
Stades	Non	Non	K	Oui
Théâtres de verdure	Non	Non	Non	H
Hippodromes	Non	K	K	Oui
Circuits automobiles	Oui	Oui	Oui	Oui
Champs de foire	K	K	Oui	Oui
Terrains de golf	Oui	Oui	Oui	Oui
Plages et piscines	Oui	Oui	Oui	Oui
Courts de tennis	Non	K	Oui	Oui
Terrains de jeux	K	K	Oui	Oui
Marinas	Oui	Oui	Oui	Oui
Terrains de camping	Non	Non	Non	H
Parcs et terrains de pique-nique	Non	K	Oui	Oui
Aménagements commerciaux				
Bureaux	F	E	D	Oui
Commerces de détail	F	D	Oui	Oui
Restaurants	F	D	D	Oui
Théâtres (couverts)	Non	G	D	Oui
Hôtels et motels	Non	F	G	Oui
Parcs de stationnement	Oui	Oui	Oui	Oui
Postes d'essence	Oui	Oui	Oui	Oui
Entrepôts	Oui	Oui	Oui	Oui
Marchés de plein air	E	K	Oui	Oui

Valeurs NEF	>40	40-35	35-30	<30
Zones de bruit	1	2	3	4
Aménagements industriels				
Usines	I	I	Oui	Oui
Ateliers de mécanique	I	I	Oui	Oui
Gares de triage	Oui	Oui	Oui	Oui
Chantiers navals	Oui	Oui	Oui	Oui
Cimenteries	I	I	Oui	Oui
Carrières	Oui	Oui	Oui	Oui
Raffineries	I	I	Oui	Oui
Laboratoires	Non	D	Oui	Oui
Chantiers de bois	Oui	Oui	Oui	Oui
Scieries	I	I	Oui	Oui
Equipements de transport				
Routes	Oui	Oui	Oui	Oui
Voies ferrées	Oui	Oui	Oui	Oui
Gares de marchandises	Oui	Oui	Oui	Oui
Gares de voyageurs	D	Oui	Oui	Oui

Valeurs NEF	>40	40-35	35-30	<30
Zones de bruit	1	2	3	4
Aménagements agricoles				
Fermes de culture	Oui	Oui	Oui	Oui
Exploitations horticoles	Oui	Oui	Oui	Oui
Pépinières	Oui	Oui	Oui	Oui
Exploitations sylvicoles	Oui	Oui	Oui	Oui
Pâturages	M	Oui	Oui	Oui
Exploitations avicoles	L	L	Oui	Oui
Parcs à bestiaux	M	Oui	Oui	Oui
Exploitations laitières	M	Oui	Oui	Oui
Prés d'embouche	M	Oui	Oui	Oui
Elevages d'animaux à fourrure	K	K	K	K

NOTES EXPLICATIVES

Il est important de comprendre que les zones de bruit ne peuvent être délimitées avec une précision absolue. Les pouvoirs publics se devront donc d'interpréter les règlements applicables à tel ou tel endroit.

Lorsqu'il est question d'une analyse détaillée des zones de bruit ou des niveaux de bruit maximums, il ne faut pas oublier que ces notes ne s'appliquent qu'à des aéroports existants et bien précis, pour lesquels une évaluation sur place a été possible. Les planificateurs des nouveaux aéroports devront utiliser ces données avec circonspection. Avant de prendre une décision définitive quant à l'aménagement proposé, l'organisme compétent pourra tenir compte des facteurs topographiques et des niveaux de bruit ambiant, en les rapprochant des courbes généralisées de bruit maximum pour les principaux types d'avions devant utiliser l'aéroport prévu.

Nous rappelons aux usagers que les courbes NEF préparées par l'Administration canadienne des transports aériens seront, dans la mesure du possible, basées sur les prévisions de trafic aérien. Etant donné que les principaux aéroports existants accueilleront bientôt des avions plus gros et plus silencieux, et qu'ils assurent déjà un volume de trafic relativement élevé, les courbes NEF tracées à leur sujet sont censées représenter des "plateaux" de l'exposition au bruit des avions. Ce principe ne s'applique pas aussi rigoureusement aux aéroports de faible ou de moyenne importance. Pour ceux-ci, nous recommandons aux responsables de la planification locale de considérer les courbes NEF comme des prévisions d'exposition au bruit pour la période indiquée et, en conséquence, d'appliquer des critères un peu plus restrictifs aux plans d'occupation des sols anticipant une expansion à long terme assez importante des activités de l'aéroport en question. Il est toutefois recommandé, dans tous les cas, d'en discuter avec les responsables de la planification au bureau régional du ministère des Transports, afin que l'expansion des collectivités locales puisse être planifiée à long terme, en tenant compte des conséquences des diverses options d'expansion de l'aéroport.

A. Au niveau de 30 NEF correspond une zone marginale où le bruit des avions peut commencer à ennuyer certains résidents. Il serait souhaitable que les promoteurs immobiliers en soient informés afin qu'ils puissent prévenir leurs locataires ou acheteurs éventuels. De plus, les travaux d'aménagement ne devraient pas être entrepris tant que les pouvoirs publics n'auront pas approuvé les procédés d'insonorisation prévus dans le projet. *

B. Les promoteurs immobiliers devraient être obligés de prévenir leurs locataires ou acheteurs éventuels que le bruit des avions risque de troubler certaines de leurs activités. Les travaux de construction ne devraient pas être entrepris tant que les pouvoirs publics n'auront pas approuvé les procédés d'insonorisation prévus dans le projet. *

C. Ces aménagements ne devraient pas être situés à proximité de la courbe NEF 30, à moins que les restrictions de la note D ne soient respectées.

D. Ces aménagements ne devraient pas être autorisés sans une analyse préliminaire détaillée et sans l'acceptation, par l'architecte responsable des projets, des procédés d'insonorisation nécessaires.

E. Des bureaux dépendant d'aménagements autorisés pourront être construits dans cette zone à condition que tous les facteurs pertinents aient été pris en considération et qu'une analyse détaillée ait permis de définir les procédés requis pour réduire l'intensité du bruit, afin que les locaux soient adaptés aux fonctions prévues.

F. Il est recommandé de n'autoriser ce type d'aménagement que s'il est directement rattaché aux activités ou services aéronautiques. Les constructions ordinaires seront généralement insuffisantes et devront être équipées de procédés d'insonorisation spéciaux.

G. En règle générale, ces aménagements ne devraient pas être autorisés dans cette zone. Toutefois, si l'on peut prouver que l'aménagement proposé est extrêmement souhaitable, sa construction pourra être autorisée à condition que l'on ait effectué une analyse détaillée et que les procédés d'insonorisation nécessaires soient incorporés aux projets.

H. Les aménagements de cette nature ne devraient pas être situés à proximité de la courbe NEF 30, sauf si l'on a effectué une analyse détaillée de l'intensité du bruit.

I. Bon nombre de ces aménagements seraient acceptables dans toutes les zones NEF. Il faudrait cependant tenir compte des bruits qu'ils produisent eux-mêmes et des niveaux acceptables dans la zone de travail.

J. Ces aménagements sont inacceptables s'il y a des spectateurs.

K. Il est fortement recommandé d'effectuer une analyse des niveaux de bruit maximums et de leurs conséquences sur les types d'aménagement proposés.

L. S'il s'agit d'un type d'aménagement nouveau pour ce milieu, il faudrait construire des enclos couverts (voir note M).

M. Des recherches ont montré que les animaux s'adaptent à des niveaux de bruit élevés. Il est toutefois recommandé d'évaluer les niveaux de bruit maximums avant d'autoriser ce type d'aménagement.

N. Ce type d'aménagement semble acceptable dans toutes les zones NEF.

* La Division des recherches sur le bâtiment, du Conseil national des recherches, en collaboration avec la Société Centrale d'Hypothèque et de Logement et l'Administration canadienne des transports aériens, a mis au point une technique de sélection des matériaux destinés à la construction résidentielle, en fonction des valeurs NEF. Cette information sera publiée en annexe du "Manuel pour l'aménagement des

espaces extérieurs" de la SCHL. Les pouvoirs publics devront se reporter à ce document pour déterminer quels procédés d'insonorisation conviennent à tel ou tel projet d'aménagement résidentiel.

Bibliographie

- **"A Description of the CNR and NEF Systems for Estimating Aircraft Noise Annoyance"** (Description des systèmes CN et NEF servant à mesurer l'intensité du bruit des avions), R-71-20. Ministère des Transports, Kingston, Beaton, Rohr, 1971.
- **"Nouveaux secteurs résidentiels à proximité des aéroports"**, NHA 5059. Socité Centrale d'Hypothèque et de Logement, 1972.

Ministère de l'Environnement,
Direction de la salubrité de l'air,
Mai 1973.

ANNEXE "D"

PRINCIPES D'AMENAGEMENT LE LONG DES VOIES EXPRESS

PRINCIPES D'AMENAGEMENT LE LONG DES VOIES EXPRESS

L'utilisation croissante de véhicules automobiles pour le transport des marchandises a entraîné la construction d'autoroutes et de voies express à plusieurs voies. Lorsque ces routes traversent des zones rurales ou peu peuplées, elles affectent peu de personnes, ce qui n'est pas le cas des zones urbaines, où le bruit qu'elles engendrent peut nuire à beaucoup. Il convient donc de porter une attention toute particulière aux plans d'occupation des sols proches des routes à grande circulation.

Certaines enquêtes ont permis d'établir que si le niveau de bruit L10 ne dépasse pas 55 ou 56 dBA, la majorité des habitants de résidences unifamiliales ne se plaindront pas. Le facteur L10 signifie que ce niveau de bruit n'y est dépassé que 10% du temps. Il est donc recommandé que le niveau L10 de bruit provoqué par la circulation ne dépasse pas 56 dBA dans les zones de résidences unifamiliales ou de faible densité.

Le niveau de bruit causé par les voies express dépend d'un certain nombre de facteurs, dont le nombre de voies. Des mesures effectuées le long de l'autoroute MacDonald Cartier, dans Toronto, ont permis d'y relever des valeurs L10 de 53 à 59 dBa, à plus de 1,200 pieds des tronçons à quatre voies, et de 60 dBa environ jusqu'à 1,200 pieds des tronçons à douze voies. Une augmentation de 6dBA y représente environ le doublement de l'intensité du bruit. Les valeurs L10, à certaines distances des voies express, varient en fonction des caractères topographiques et de l'existence d'écrans insonores, tels que murs, remblais, rideaux de verdure et édifices.

Si l'éloignement suffit parfois à atténuer suffisamment le bruit provoqué par les voies express, cette solution n'est pas toujours pratique. Certes, des logements à faible densité ne devraient pas être construits à proximité immédiate d'une voie express, mais la distance requise pour abaisser l'intensité du bruit à un niveau acceptable peut cependant être considérablement réduite par le dénivellement de la route ou par l'interposition de remblais, de murs ou d'autres types d'aménagements commerciaux, industriels ou à forte densité.

L'insonorisation des résidences à faible densité serait trop onéreuse et n'empêcherait pas le bruit de parvenir dans les jardins ou dans les cours, mais les maisons de rapport, les écoles, les bureaux etc. . . peuvent être construits de manière à atténuer le bruit provoqué par les voies express adjacentes. Ceci est possible par:

(a) une climatisation totale;

(b) une orientation adéquate de l'édifice, dans les zones d'activité;

(c) l'aménagement de fenêtres de certaines dimensions, dans des endroits adéquats;

(d) l'aménagement de balcons spécialement conçus.

La planification des aménagements proches des voies express devra tenir compte des facteurs suivants:

(1) le nombre de voies augmentera du fait de l'intensification du trafic;

(2) il faudra encore attendre plusieurs années avant que les progrès technologiques permettent de réduire le bruit causé par les véhicules automobiles.

On peut s'adresser au personnel de la Direction de la salubrité de l'air du ministère de l'Environnement pour obtenir des conseils sur les moyens de réduire les effets du bruit provoqué par les voies express.

Direction de la salubrité de l'air,
Ministère de l'Environnement,
Mai 1973.

APPENDICE E

CODE DES PRATIQUES DE GESTION

DIFFÉRÉ PAR LE MINISTRE, N° 2 (AU COMPLET)

APPENDICE F

PRINCIPES RÉGISSANT LES MESURES D'ÉCONOMIE DE L'ÉNERGIE DANS LES PLANS DE LOTISSEMENT ET DE COPRPRIÉTÉ

Les divers sujets expliqués ci-dessous seront pris en considération au moment opportun lors de l'examen des plans de lotissement et des plans de copropriété. Il va de soi que tous ces aspects ne sont pas tous applicables aux divers types de plans ou même à chaque proposition à l'intérieur d'une certaine catégorie. Par exemple, il ne serait pas nécessaire de prévoir des installations de quartier ou des artères collectrices pour le transport en commun lorsqu'il s'agit d'un petit lotissement.

Pour évaluer la conformité avec la politique énoncée au paragraphe 2.4.1(ii) 6 qui exige une "bonne possibilité de construire des bâtiments orientés vers le sud", les facteurs suivants entreront en ligne de compte:

1. Orientation des chaussées

   L'orientation souhaitée des rues locales est dans un rayon de 25 degrés d'un axe vrai est-ouest. On disposera de moins de souplesse pour l'emplacement des collecteurs et artères.

2. Orientation des lots

   Les lots orientés dans un rayon de 25 degrés d'un axe vrai est-ouest seront réputés comme offrant de bonnes possibilités de construire des bâtiments orientés vers le sud. L'on prévoit qu'au moins 65 % des lots sur les rues locales pourront être ainsi orientés.

   L'orientation vers l'est du sud est préférable à l'orientation vers l'ouest du sud, car le soleil du matin permet de réchauffer une maison qui s'est refroidie pendant la nuit, tandis que le soleil de l'après-midi pourrait surchauffer la maison.

   Des lignes de lot en oblique pourraient permettre d'obtenir l'orientation voulue des lots lorsque celle de la rue n'est pas satisfaisante.

3. Emplacement des aménagements de plus forte densité (plus de trois étages)

   Les ilôts destinés à des aménagements de forte densité (plus de trois étages) deraient être localisés de manière à minimiser l'ombrage pour les aménagements de densité plus faible.

   Dans certains cas, un emplacement propre à minimiser l'ombrage ne sera pas le meilleur endroit en ce qui concerne l'accès au transport en commun et à d'autres moyens de transport. Dans ces cas, les considérations relatives au transport en commun devraient l'emporter.

4. Autres méthodes

   D'autres méthodes, telles que des schémas innovateurs de lotissement, seront aussi prises en considération pour l'évaluation de l'accès solaire. Il faudra mettre l'accent sur l'accès solaire du sud, non pas sur une technique en particulier. En règle générale, une séparation nord-sud entre les bâtiments, à peu près égale à celle qui est prévue par l'utilisation des rues orientées d'est en ouest, sera acceptable.

Les exigences relatives à l'orientation ne seront pas applicables aux pentes orientées vers le nord de 5 % ou plus.

Des habitations contiguës construites là où une orientation satisfaisante n'est pas possible seront considérées comme un facteur positif lors de l'évaluation des propositions.

Les contraintes d'ordre topographique (ravins, par ex.) et relatives à la configuration des parcelles entreront en ligne de compte pour l'évaluation des mesures prises pour assurer l'accès solaire.

Quant à l'évaluation de la conformité avec les politiques sur l'économie d'énergie ayant trait aux transports (paragraphes 2.4.1(ii) 6 et 3.1.1.4(3)), les facteurs suivants seront considérés:

1. Installations de quartier

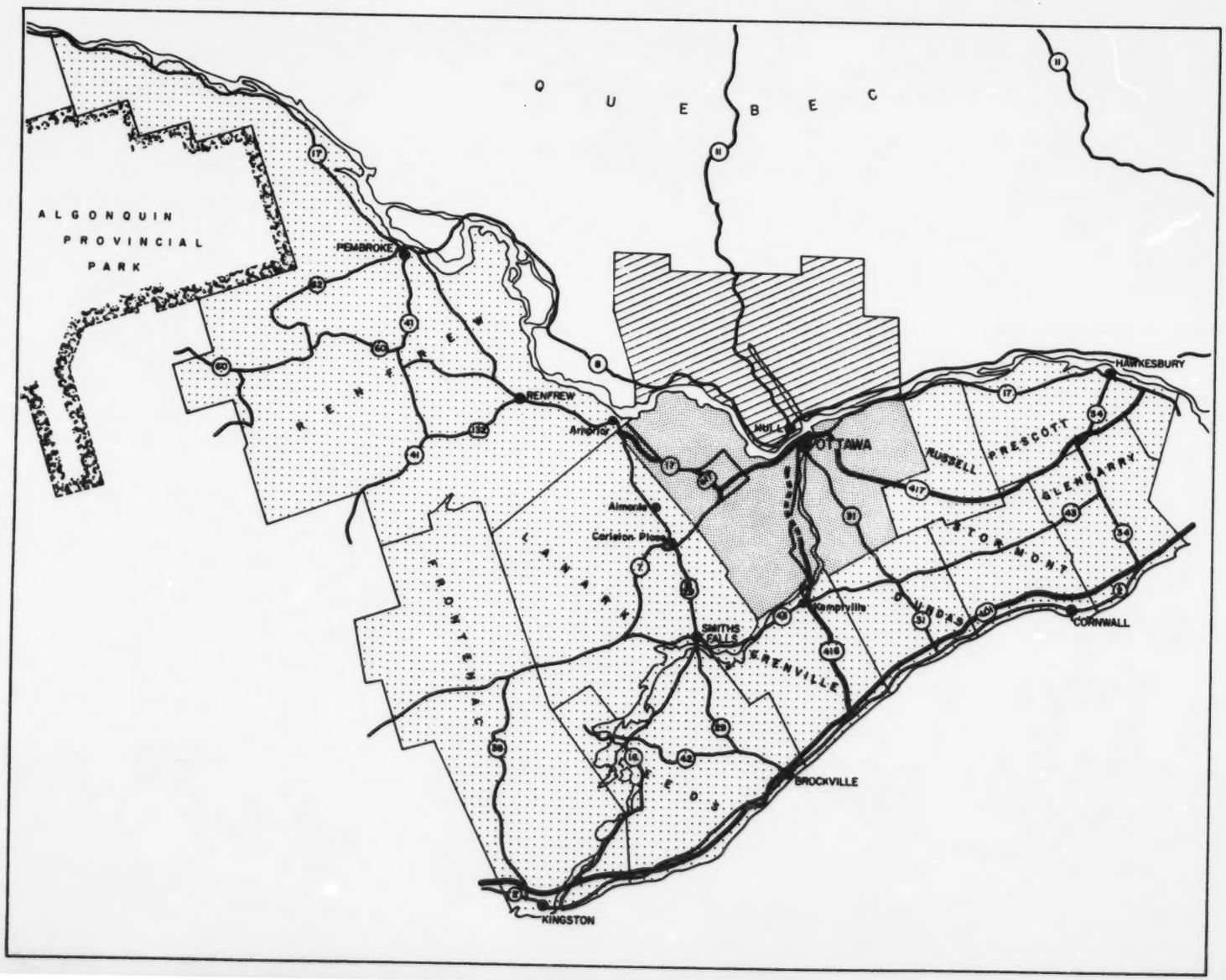
   Les installations de quartier comprennent les utilisations commerciales et communautaires (écoles, parcs, centres de garderie). L'inclusion de ces utilisations et leur emplacement relatif dans les plans de lotissement à l'étude seront considérés au regard des plans directeurs locaux, des plans secondaires ou des politiques régissant les plans d'aménagement.

2. Transport en commun

   Le Service régional des transports évaluera la mesure dans laquelle un accès au transport en commun a été prévu, selon les Lignes directrices sur les services de transport en commun dans les nouvelles zones urbaines (Transit Servicing of New Urban Areas: Guidelines for Development).

3. Installations pour piétons et cyclistes

   Dans la mesure du possible, les exigences relatives aux installations destinées aux piétons et aux cyclistes pour les plans de lotissement à l'étude seront fonction des plans d'ordre général pour ce genre d'installations que comportent les plans directeurs locaux, les plans secondaires ou les plans d'aménagement. Faute de plans d'ordre général, les propositions seront examinées quant aux possibilités de réduire la durée des trajets aux destinations telles que les écoles et les commerces du quartier, c'est-à-dire en fournissant des raccords clés ou en utilisant les espaces verts.
   [APPENDICE F AJOUTÉ PAR L'AMENDEMENT N° 34, LE 9 MAI 1983]



OTTAWA — CARLETON REGIONAL SETTING

LE CONTEXTE RÉGIONAL D'OTTAWA — CARLETON

REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON — MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

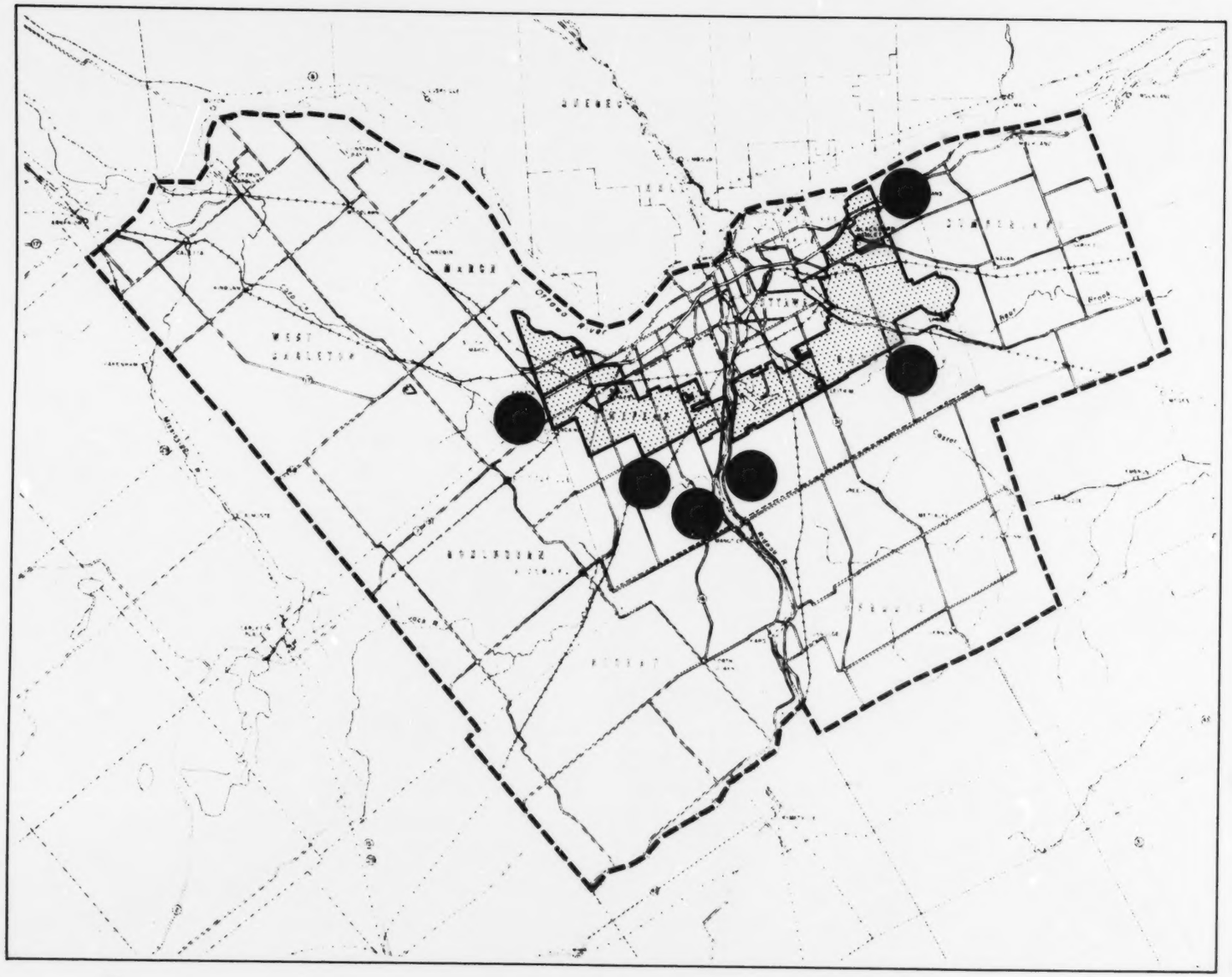
OUTAOUAIS REGIONAL COMMUNITY — COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS

EASTERN ONTARIO DEVELOPMENT REGION — RÉGION DE DÉVELOPPEMENT DE L'EST DE L'ONTARIO

1974

Miles 10 5 0 10 20 30 Milles

MAP 1 CARTE



GROWTH AREAS STUDIED

ZONES DE CROISSANCE ÉTUDIÉES

GROWTH AREAS STUDIED — ZONES DE CROISSANCE ÉTUDIÉES

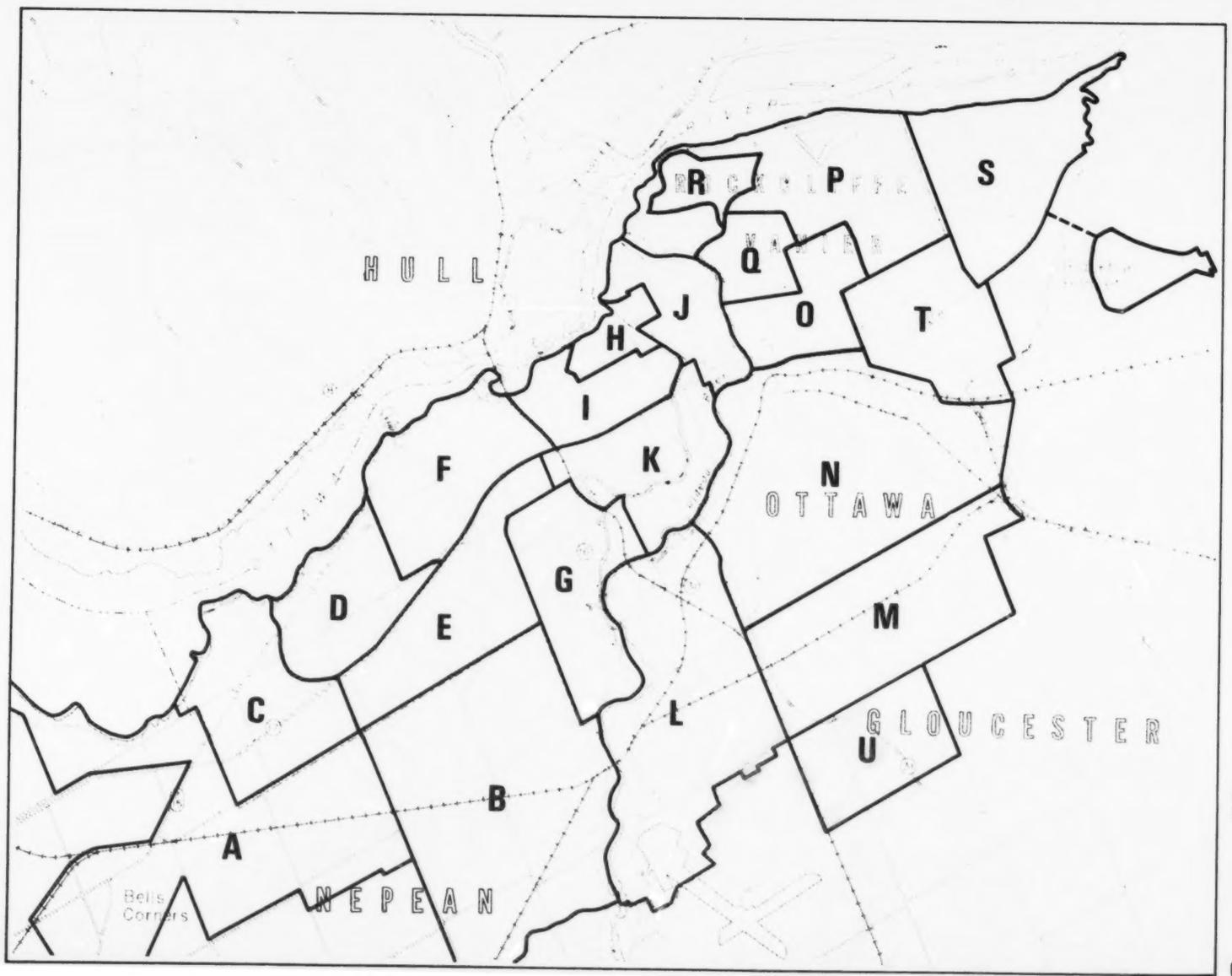
GREENBELT — CEINTURE DE VERDURE

1974

scale 1 : 400,000 échelle

4 miles 0 4 8 milles

MAP 2 CARTE



RESIDENTIAL AREAS

ZONES RÉSIDENTIELLES

RESIDENTIAL AREAS A ZONES RÉSIDENTIELLES

1974

scale 1:100,000 échelle

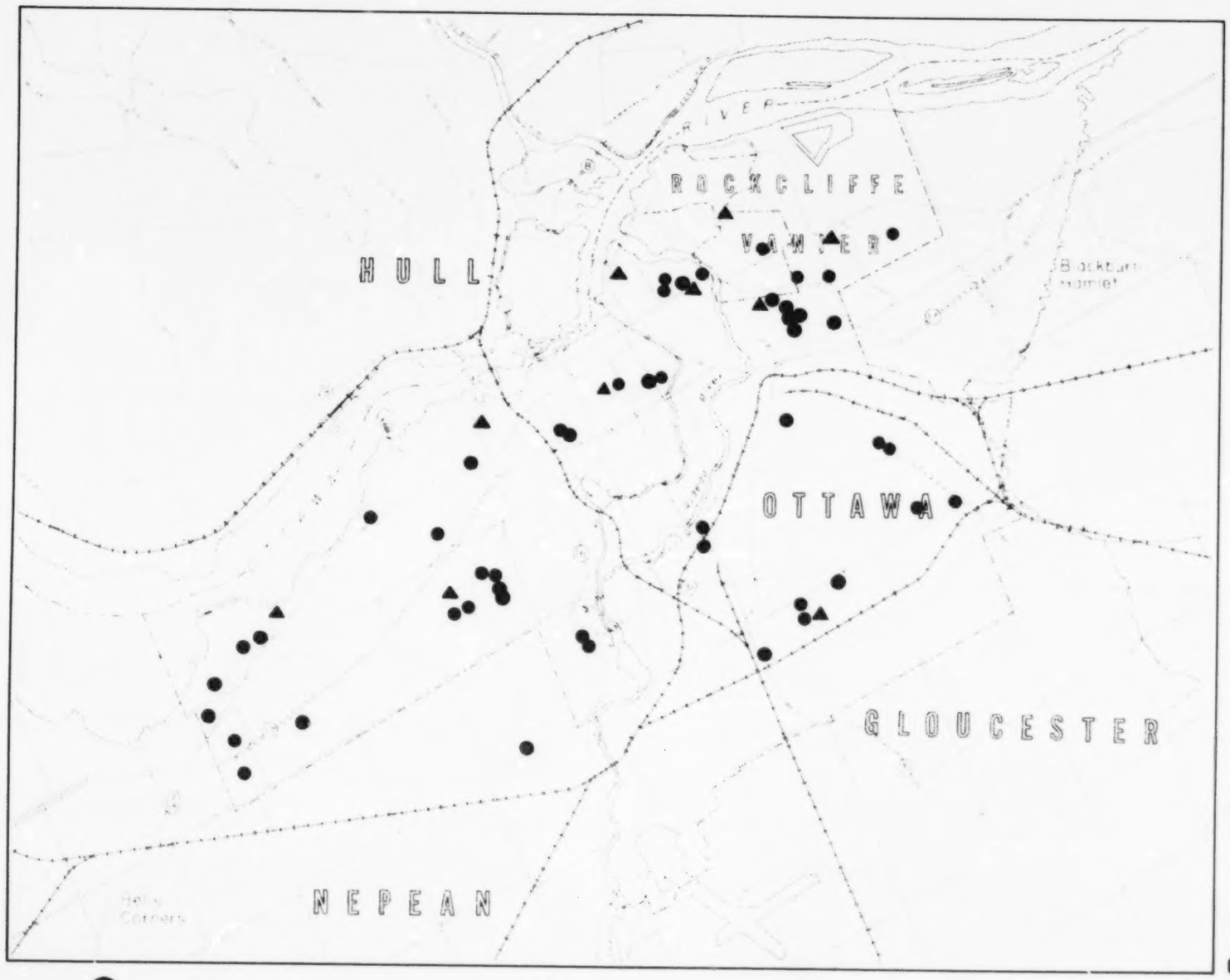
1 0 1 2

miles miles

MAP

3

CARTE



PUBLIC HOUSING

LOGEMENTS PUBLICS

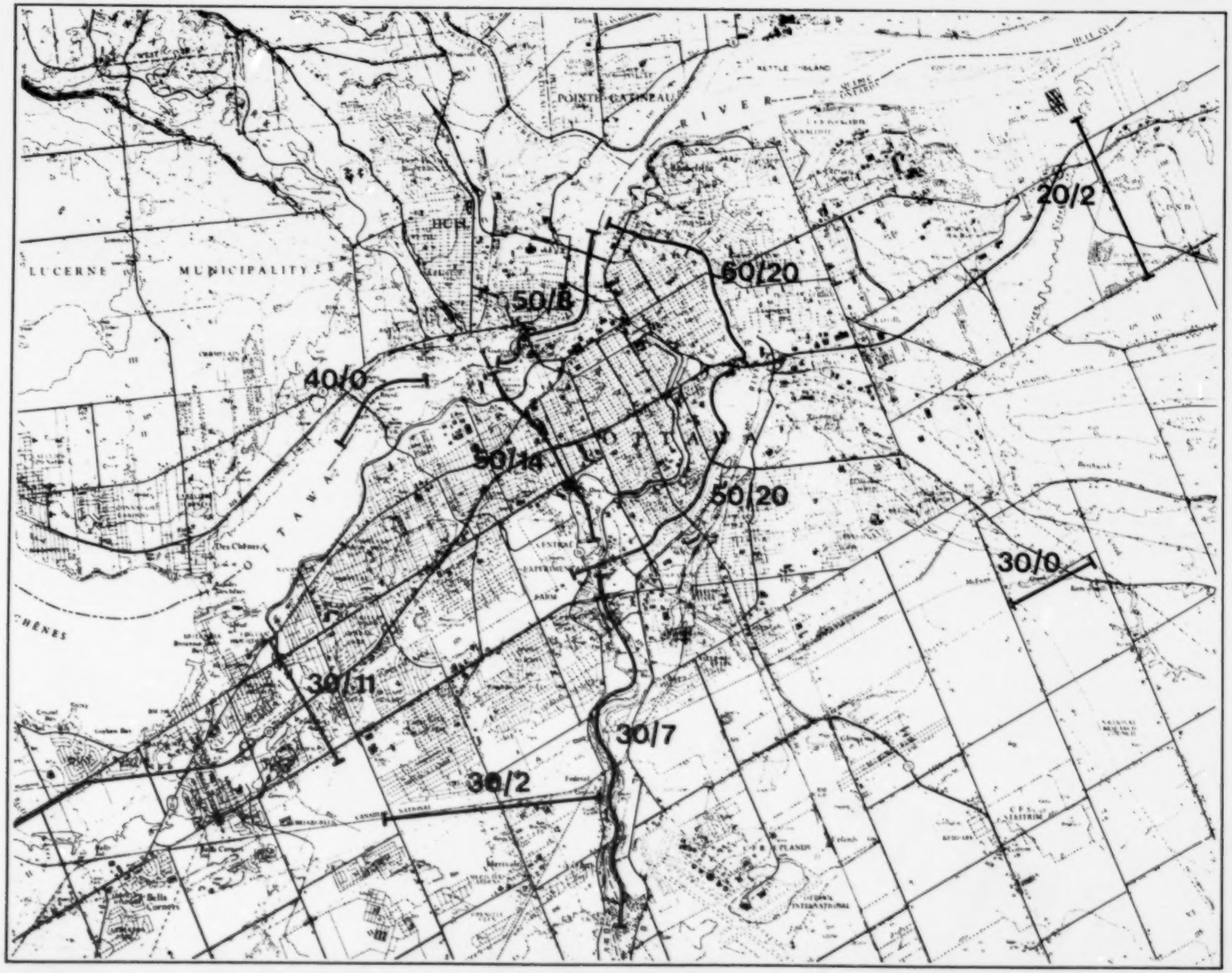
RENT-TO-INCOME HOUSING		LOGEMENTS À LOYER INDEXÉS SUR LE REVENU
Existing	●	Actuels
Approved or under construction	▲	Approuvés ou en cours de construction
LIMITED DIVIDEND HOUSING	●	LOGEMENTS À DIVIDENDES LIMITÉS

1974

scale 1:100,000 échelle

1 0 1 2
miles miles

MAP 4 CARTE



FUTURE GUIDELINES FOR TRANSIT USAGE [%] COMPARED TO 1971 TRANSIT LEVELS [%]
P.M. PEAK HOUR

DIRECTIVES FIXÉES POUR L'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS [%] PAR RAPPORT AUX NIVEAUX DE 1971 [%]
(HEURES DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI)

SCREENLINE ⟷ AXE DE CONTRÔLE

% FUTURE GUIDELINES / % DIRECTIVES FIXEES **30/2** % 1971 USAGE / % NIVEAUX DE 1971

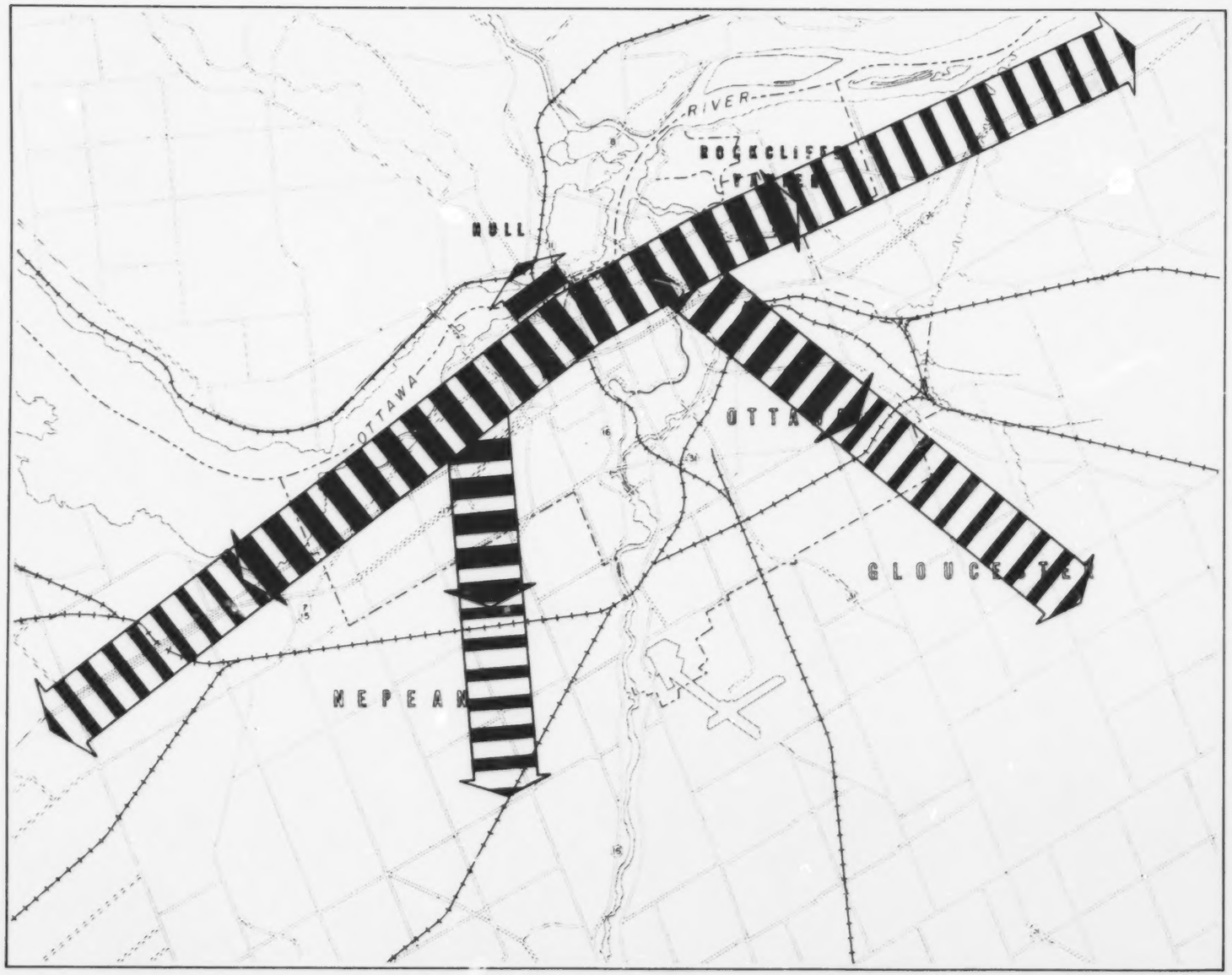
PERCENT TRANSIT USAGE = TOTAL TRANSIT PERSON TRIPS x 100 / TOTAL TRANSIT + AUTO PERSON TRIPS

POURCENTAGE D'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS = TOTAL DÉPLACEMENTS INDIV. TR. PUBLICS x 100 / TOTAL DÉPLACEMENTS INDIV. TR. PUBLICS ET AUTOMOBILES

scale 1:100,000 échelle

1 0 1 2
miles milles

MAP 5 CARTE



PROPOSED RAPID TRANSIT CORRIDORS

COULOIRS PROPOSÉS POUR LES TRANSPORTS URBAINS RAPIDES

MINIMUM ▭▭▭ MINIMUM

EXPANDED ▭▭▭ EXPANSION

1974

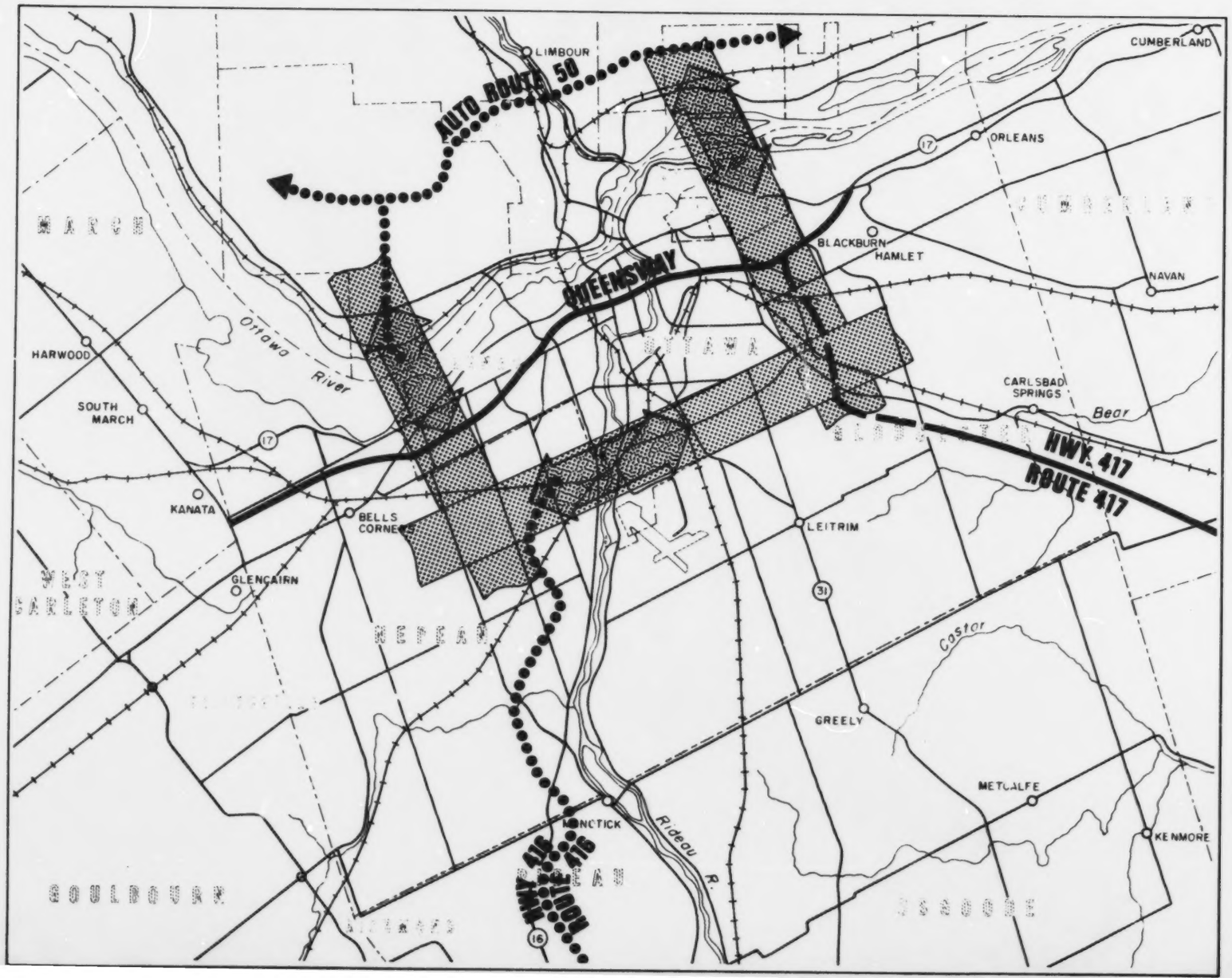
DELETED by OPA no.7
6 October, 1980

scale 1:125,000 échelle

1 0 1 2 3

miles milles

MAP
6
CARTE



THE BOX SYSTEM

LE SYSTÈME PÉRIPHÉRIQUE

ROADWAYS: EXISTING — ROUTES: ACTUELLES
COMMITTED — EN COURS
PROPOSED — PROPOSÉES

CAPACITY DEFICIENCIES — CAPACITÉ INSUFFISANTE

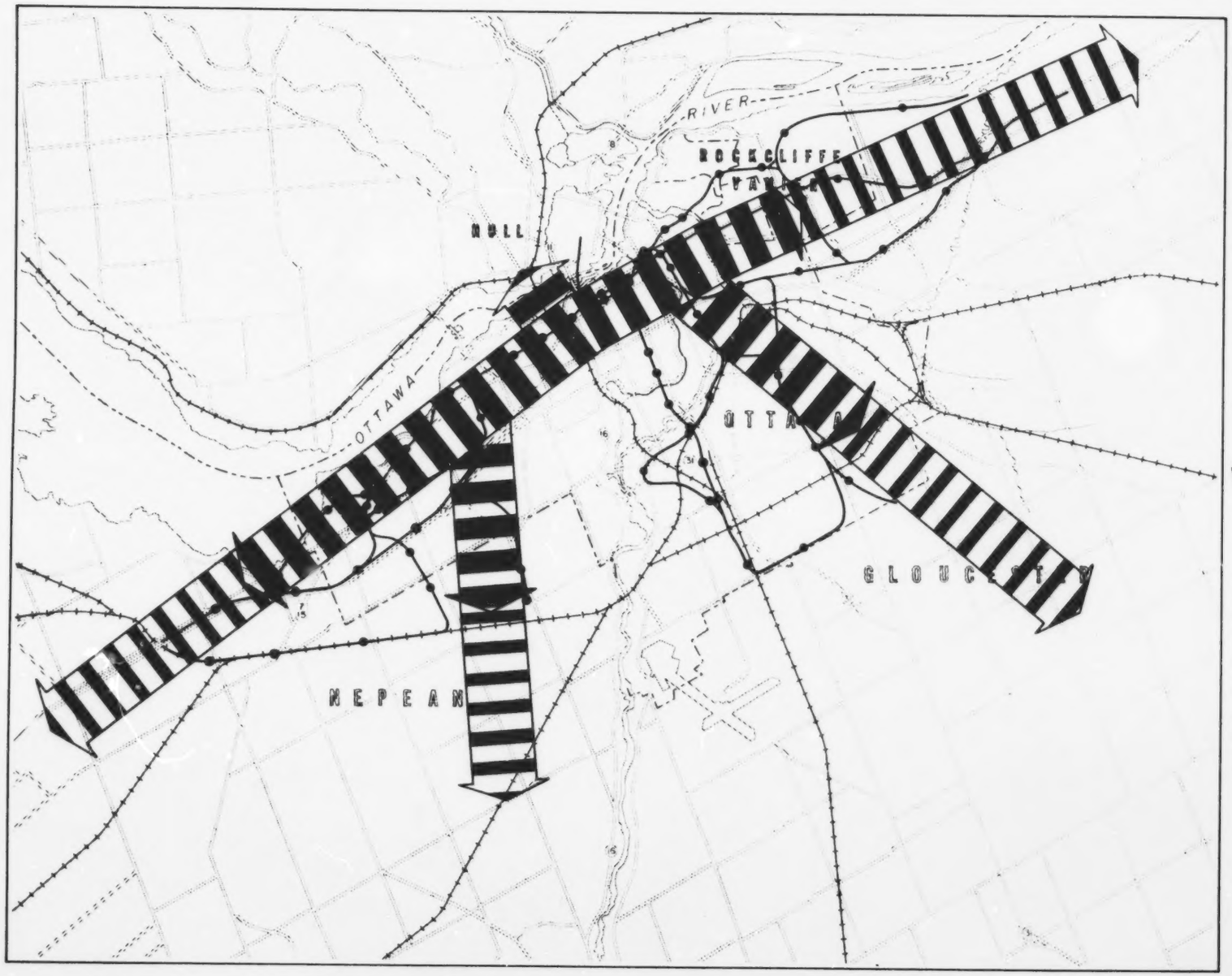
APPROXIMATE SYSTEM CORRIDOR — TRACÉ APPROXIMATIF DU SYSTÈME PÉRIPHÉRIQUE

1974

scale 1 : 200,000 échelle

2 miles 0 2 4 miles

MAP 7 CARTE



POSSIBLE RAPID TRANSIT ROUTES

ITINÉRAIRES POSSIBLES DES TRANSPORTS URBAINS RAPIDES

POSSIBLE TRANSIT ROUTE / POSSIBLE STATION — ITINÉRAIRES POSSIBLES T.U.R. / STATION POSSIBLE

TRANSIT CORRIDOR MINIMUM — COULOIRS T.U.R. MINIMUM

TRANSIT CORRIDOR EXPANDED — COULOIRS T.U.R. EXPANSION

1974

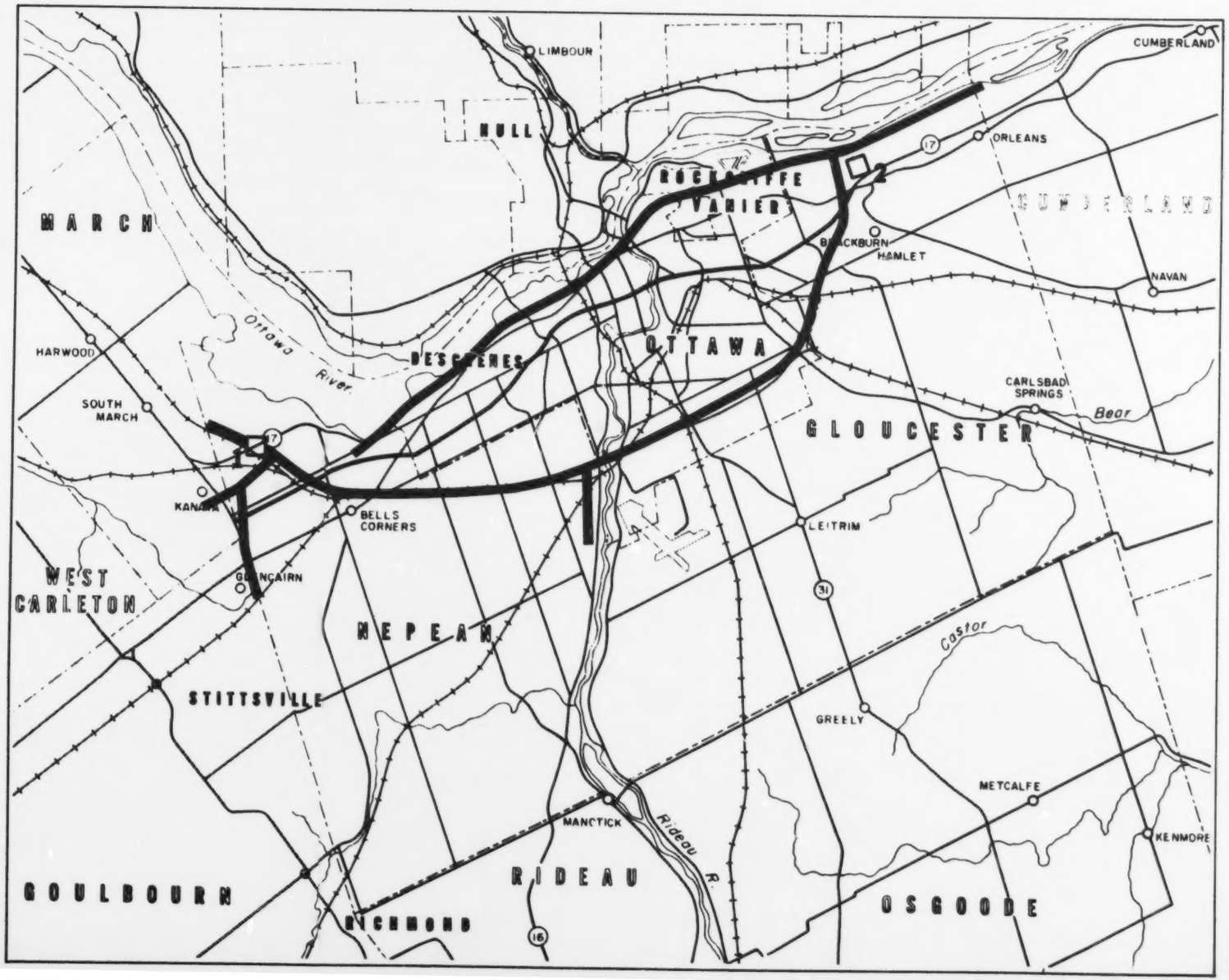
DELETED by OPA no.7
6 October, 1980

scale 1:125,000 échelle

1 0 1 2 3

miles milles

MAP 8 CARTE



BASIC SEWER SYSTEM TO SERVE THE FIRST PRIORITY AREAS FOR URBAN DEVELOPMENT

SERVICE PRINCIPAL D'ÉGOUTS-ZONES PRIORITAIRES D'AMÉNAGEMENT URBAIN

WATTS CREEK POLLUTION CONTROL CENTRE — ☐1 CENTRE DE CONTRÔLE DE LA POLLUTION DE "WATTS CREEK"

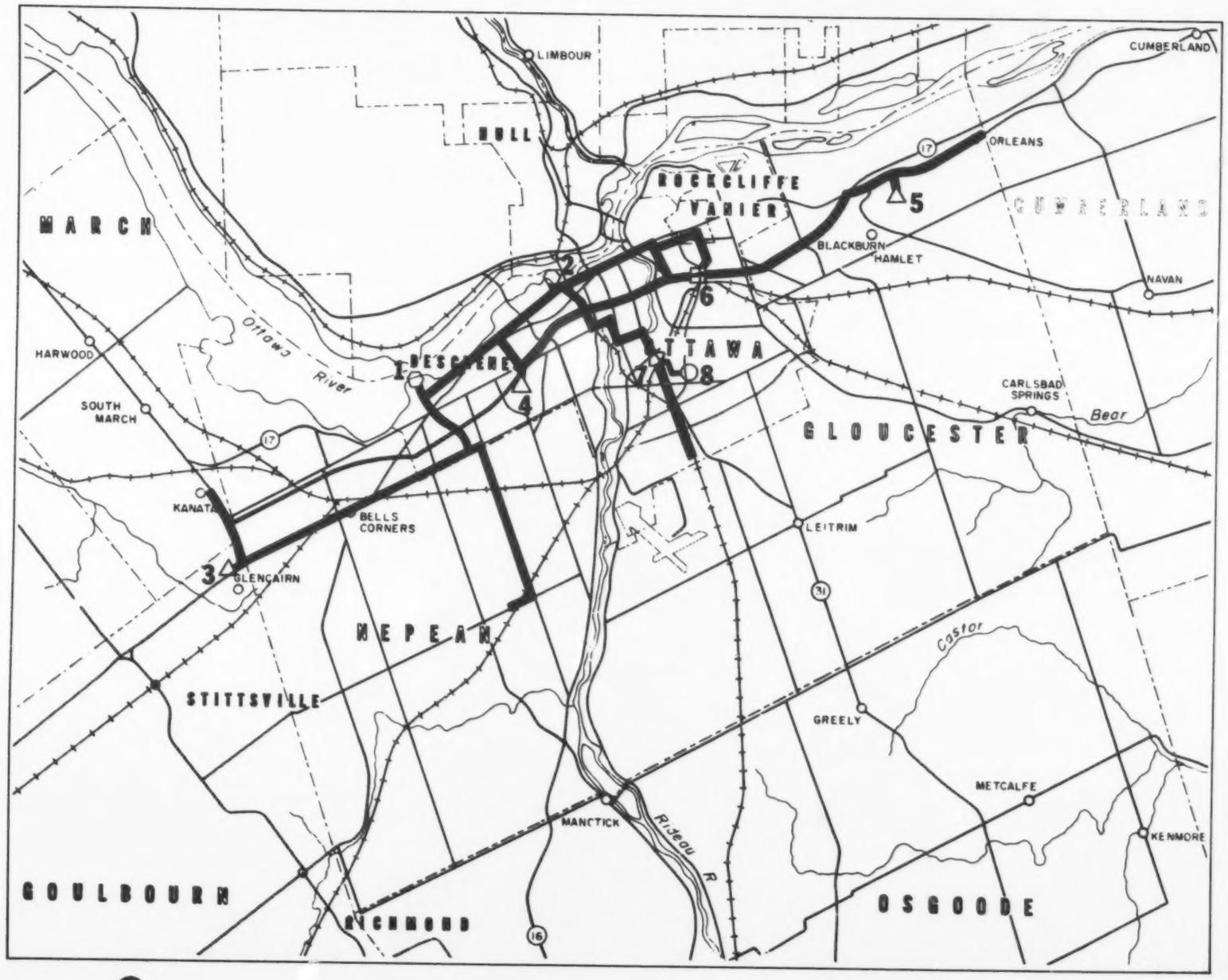
GREEN CREEK POLLUTION CONTROL CENTRE — ☐2 CENTRE DE CONTRÔLE DE LA POLLUTION DE "GREEN CREEK"

1974

scale 1 : 200,000 échelle

2 0 2 4
miles miles

MAP 9 CARTE



BASIC WATER SYSTEM TO SEE THE FIRST PRIORITY AREAS FOR URBAN DEVELOPMENT

SERVICE PRINCIPAL D'ADDUCTION D'EAU — ZONES PRIORITAIRES D'AMÉNAGEMENT URBAIN

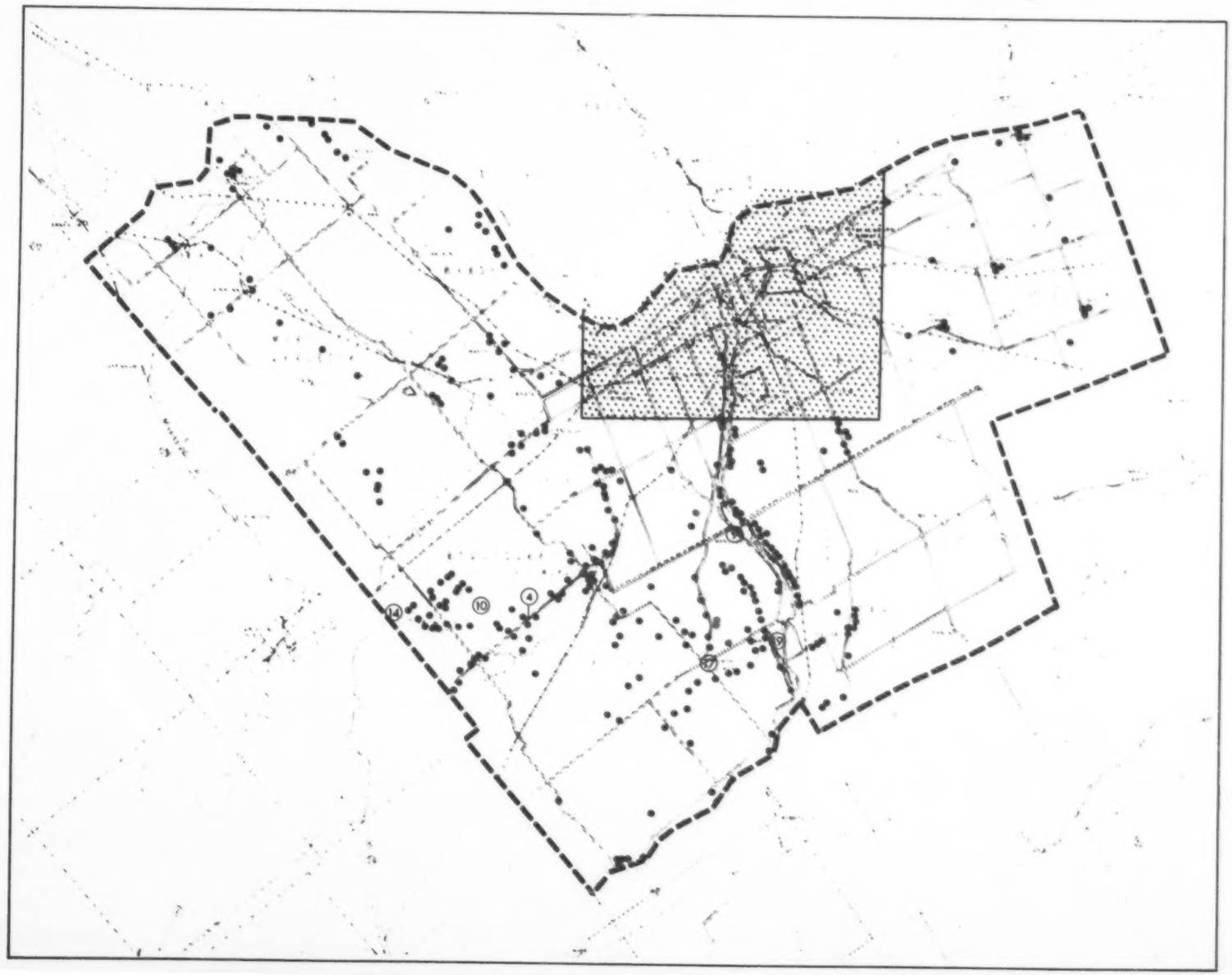
BRITANNIA WATER TREATMENT PLANT	1	USINE D'ÉPURATION DE BRITANNIA
LEMIEUX ISLAND WATER TREATMENT PLANT	2	USINE D'ÉPURATION DE L'ÎLE LEMIEUX
GLEN CAIRN RESERVOIR	3	RÉSERVOIR DE GLEN CAIRN
CARLINGTON HEIGHTS RESERVOIR	4	RÉSERVOIR DE CARLINGTON HEIGHTS
ORLEANS RESERVOIR	5	RÉSERVOIR D'ORLÉANS
HURDMAN BRIDGE PUMPING STATION	6	STATION DE POMPAGE DU PONT HURDMAN
BILLINGS BRIDGE PUMPING STATION	7	STATION DE POMPAGE DU PONT BILLINGS
ALTA VISTA ELEVATED TANK	8	CHÂTEAU D'EAU D'ALTA VISTA

1974

scale 1 : 200,000 échelle

2 0 2 4
miles milles

MAP 10 CARTE



HISTORIC BUILDINGS AND SITES
(RURAL AREAS)

MONUMENTS ET SITES HISTORIQUES
(ZONES RURALES)

AREA SHOWN ON MAP 12 & 13 — ZONE INDIQUÉE SUR LES CARTES 12 & 13

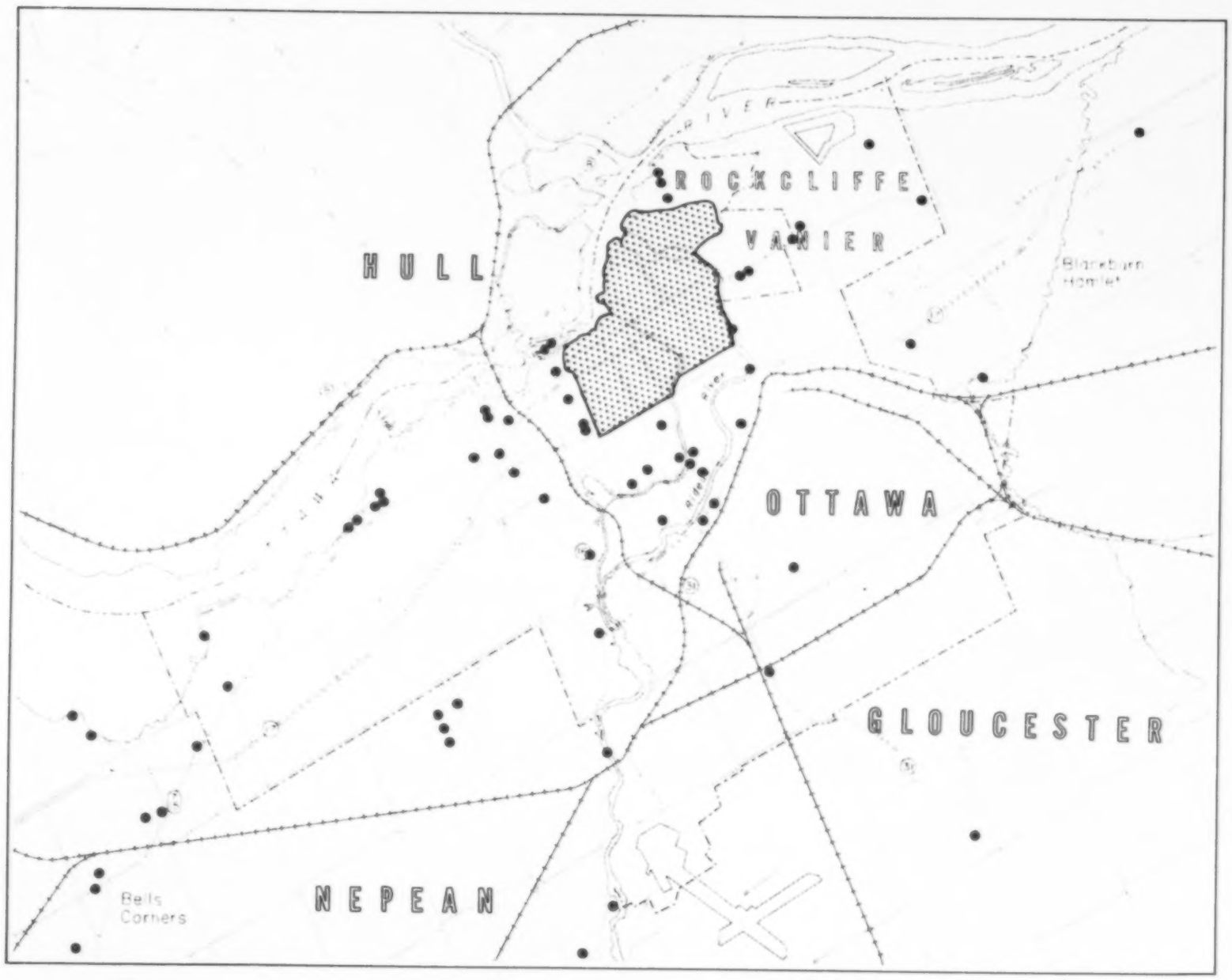
TOTAL NUMBER OF HISTORIC BUILDINGS IN THIS LOCATION — (15) — NOMBRE TOTAL DE MONUMENTS HISTORIQUES À CET ENDROIT

Prepared from information available in 1973
Selon des informations de 1973

scale 1 : 400,000 échelle

4 0 4 8
miles milles

MAP 11 CARTE



HISTORIC BUILDINGS AND SITES
(OTTAWA AND VICINITY)

MONUMENTS ET SITES HISTORIQUES
(OTTAWA ET ENVIRONS)

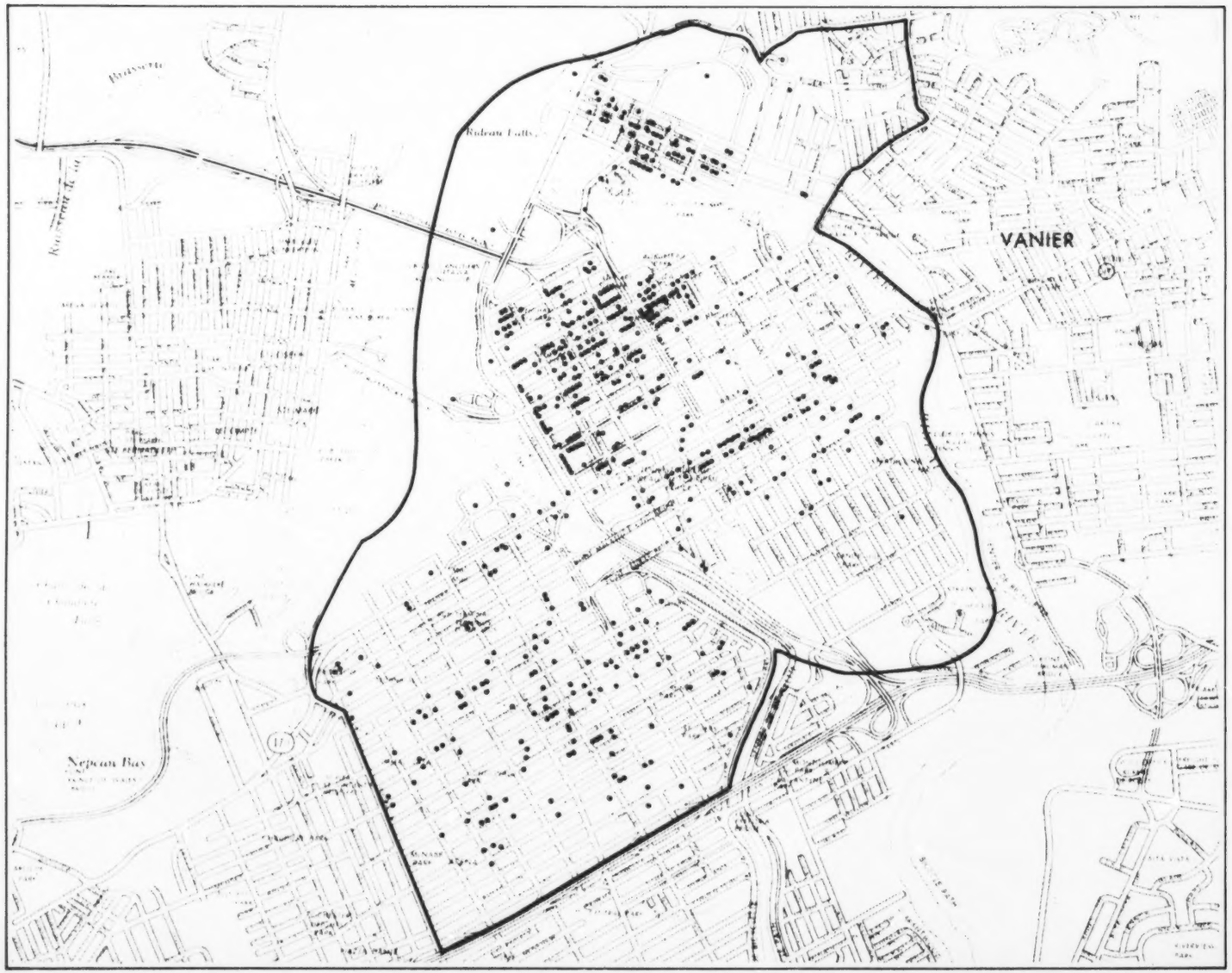
AREA SHOWN ON MAP 13 — ZONE INDIQUÉE SUR LA CARTE 13

Prepared from information available in 1973
Selon des informations de 1973

scale 1:100,000 échelle

1 0 1 2
miles milles

MAP 12 CARTE



HISTORIC BUILDINGS AND SITES
(DOWNTOWN AND VICINITY)

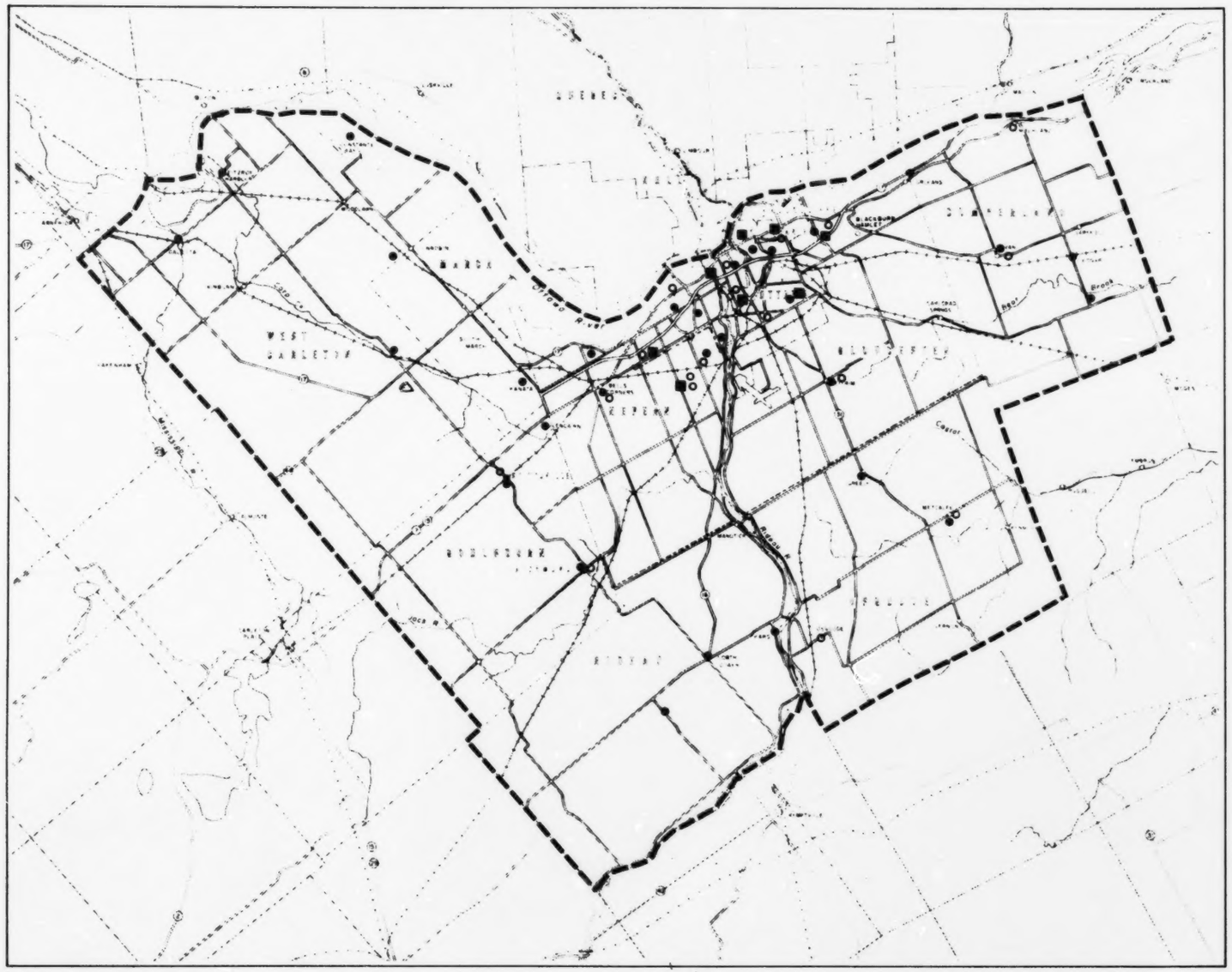
MONUMENTS ET SITES HISTORIQUES
(CENTRE VILLE ET ENVIRONS)

Prepared from information available in 1973
Selon des informations de 1973

scale 1 : 25,000 échelle

1/4 0 1/4 1/2
miles miles

MAP
13
CARTE



COMMUNITY CENTRES AND OTHER RECREATIONAL FACILITIES

CENTRES COMMUNAUTAIRES ET AUTRES ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS

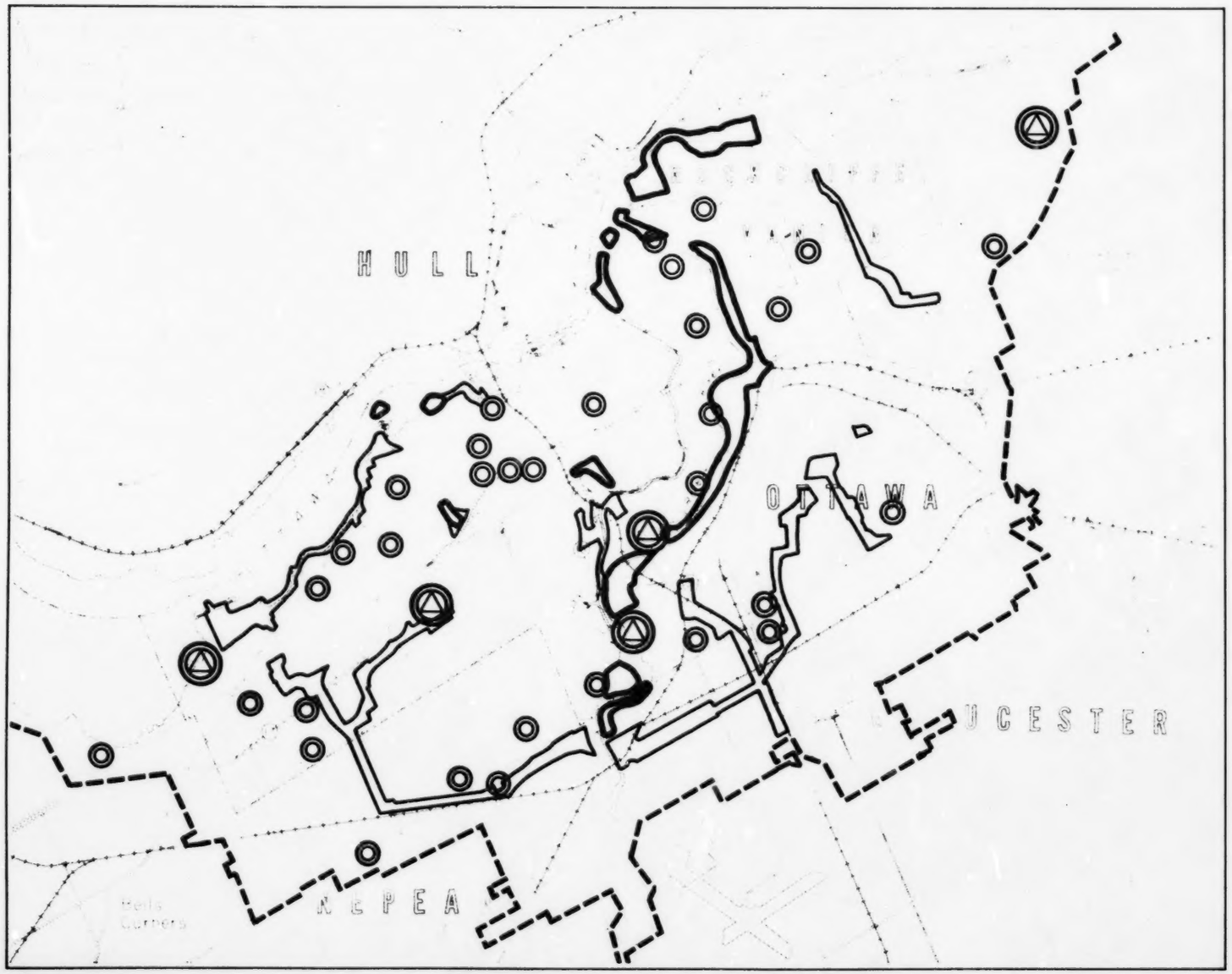
INDOOR SWIMMING POOL	■	PISCINE COUVERTE
ARENA	O	ARÉNA
COMMUNITY CENTRE BUILDING AND PUBLIC MEETING ROOMS	●	CENTRE COMMUNAUTAIRE OU SALLES DE RÉUNION PUBLIQUES

1974

scale 1 : 400,000 échelle

4 0 4 8
miles milles

MAP 14 CARTE



MAJOR PARK SPACE
(WITHIN INNER LIMIT OF GREENBELT)

EMPLACEMENTS DES PRINCIPAUX PARCS.
(A L'INTÉRIEUR DE LA LIMITE INTERNE DE LA CEINTURE DE VERDURE).

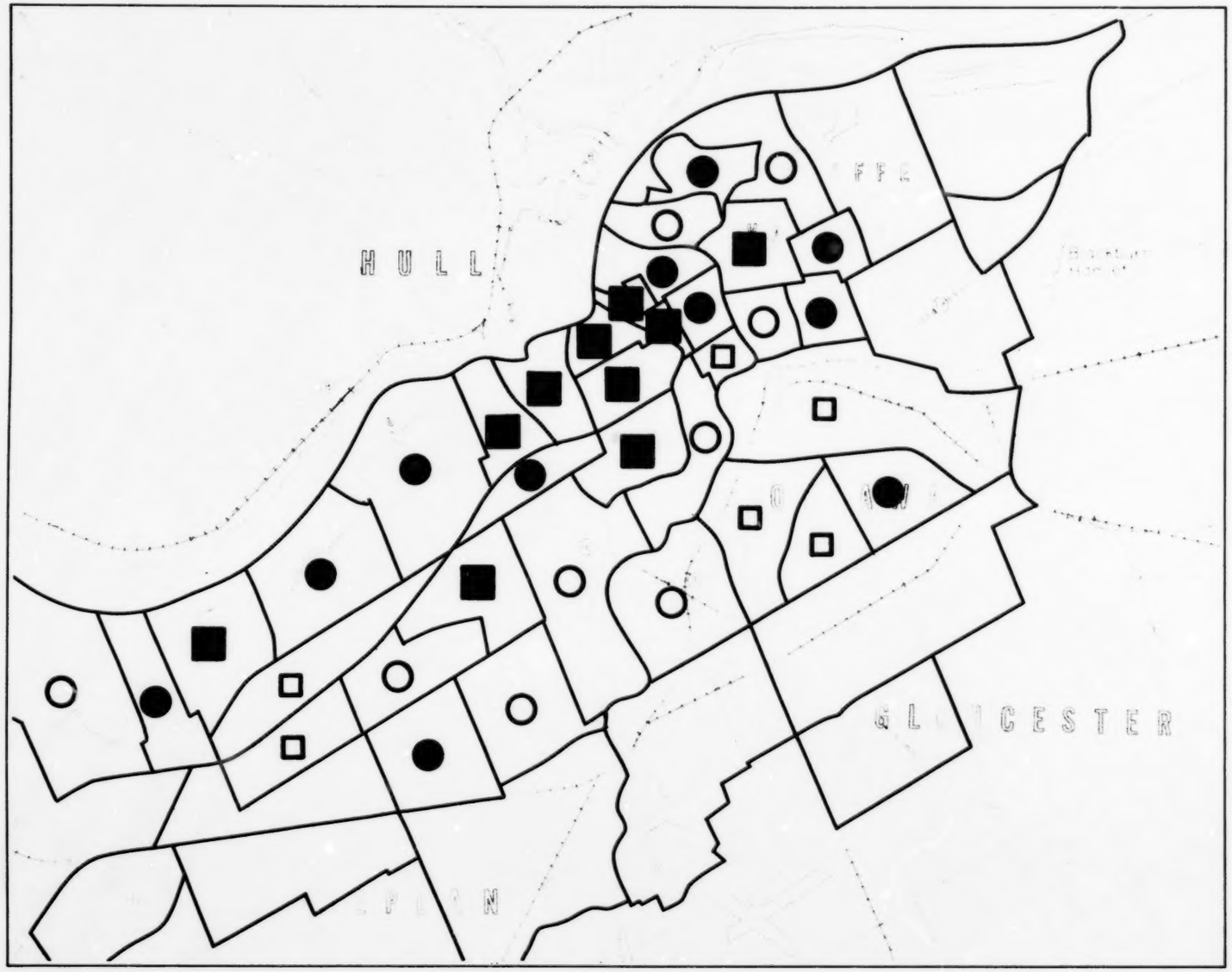
"COMMUNITY" AND "DISTRICT" PARKS	PARCS "COMMUNAUTAIRES" ET "DE DISTRICT"
LARGE URBAN PARKS	GRANDS PARCS URBAINS
MAJOR AREAS OF PASSIVE PARKLAND	PRINCIPAUX PARCS NON AMÉNAGES
OPEN SPACE ASSOCIATED WITH EXISTING AND POSSIBLE FUTURE PARKWAYS	ESPACES LIBRES LE LONG DES PROMENADES EXISTANTES OU POSSIBLES
INNER LIMIT OF GREENBELT	LIMITE INTERNE DE LA CEINTURE DE VERDURE

1974

scale 1:100,000 échelle

1 0 1 2
miles milles

MAP 15 CARTE



AVAILABILITY OF LOCAL PARKS FOR ACTIVE RECREATION

(SHOWN ONLY FOR SECTORS ALMOST ENTIRELY BUILT UP)

PARCS LOCAUX DESTINÉS AUX LOISIRS ACTIFS

(UNIQUEMENT POUR LES SECTEURS PRESQUE COMPLÈREMENT AMÉNAGÉS)

ACRES/1,000 POPULATION — ACRES/1,000 HABITANTS

LESS THAN 1	MOINS DE 1
1 — 1.9	1 — 1.9
2 — 2.9	2 — 2.9
MORE THAN 3	PLUS DE 3

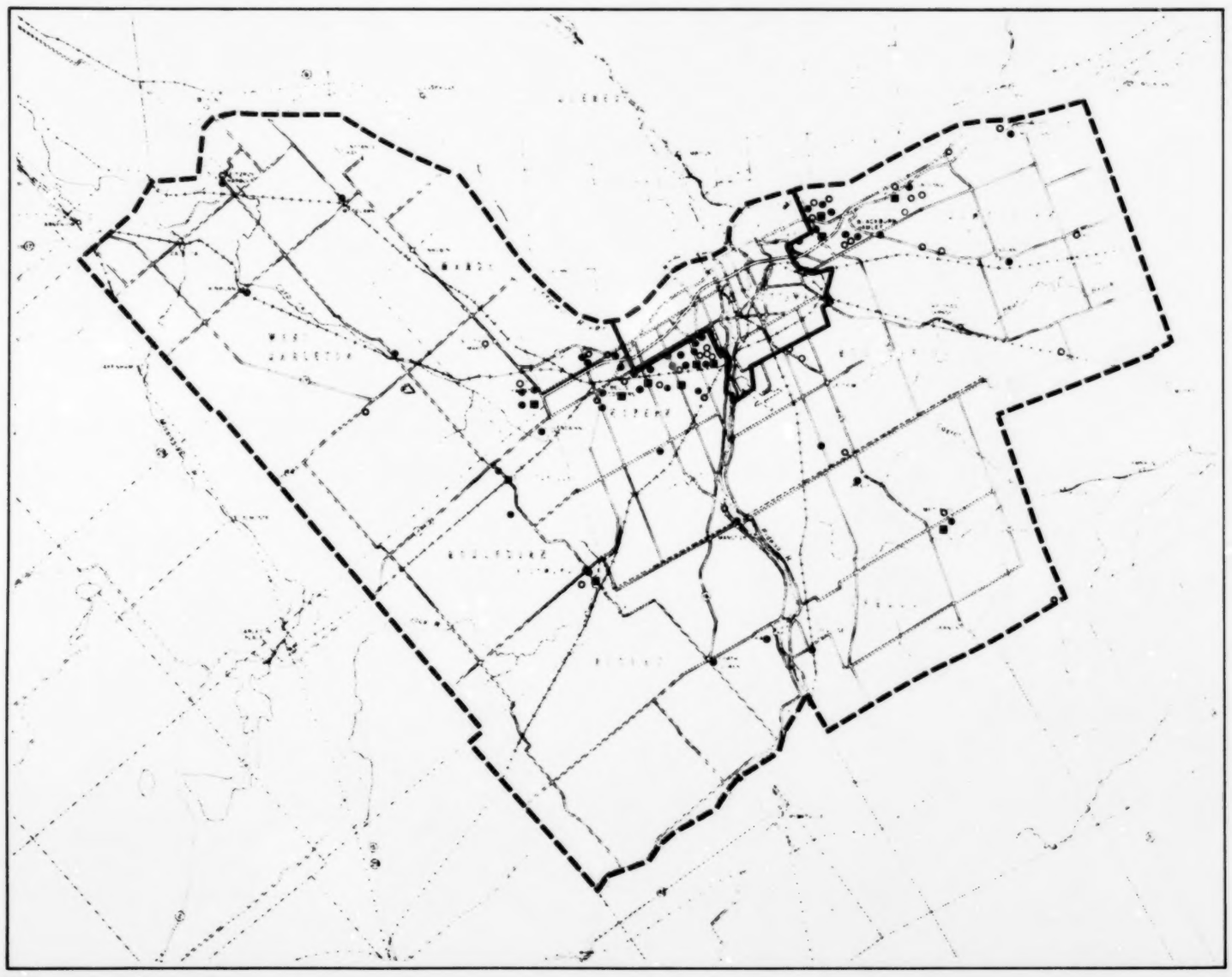
1972

scale 1:100,000 échelle

1 0 1 2

miles milles

MAP 16 CARTE



SCHOOLS
(CARLETON BOARDS)

ÉCOLES
(CONSEILS SCOLAIRES DE CARLETON)

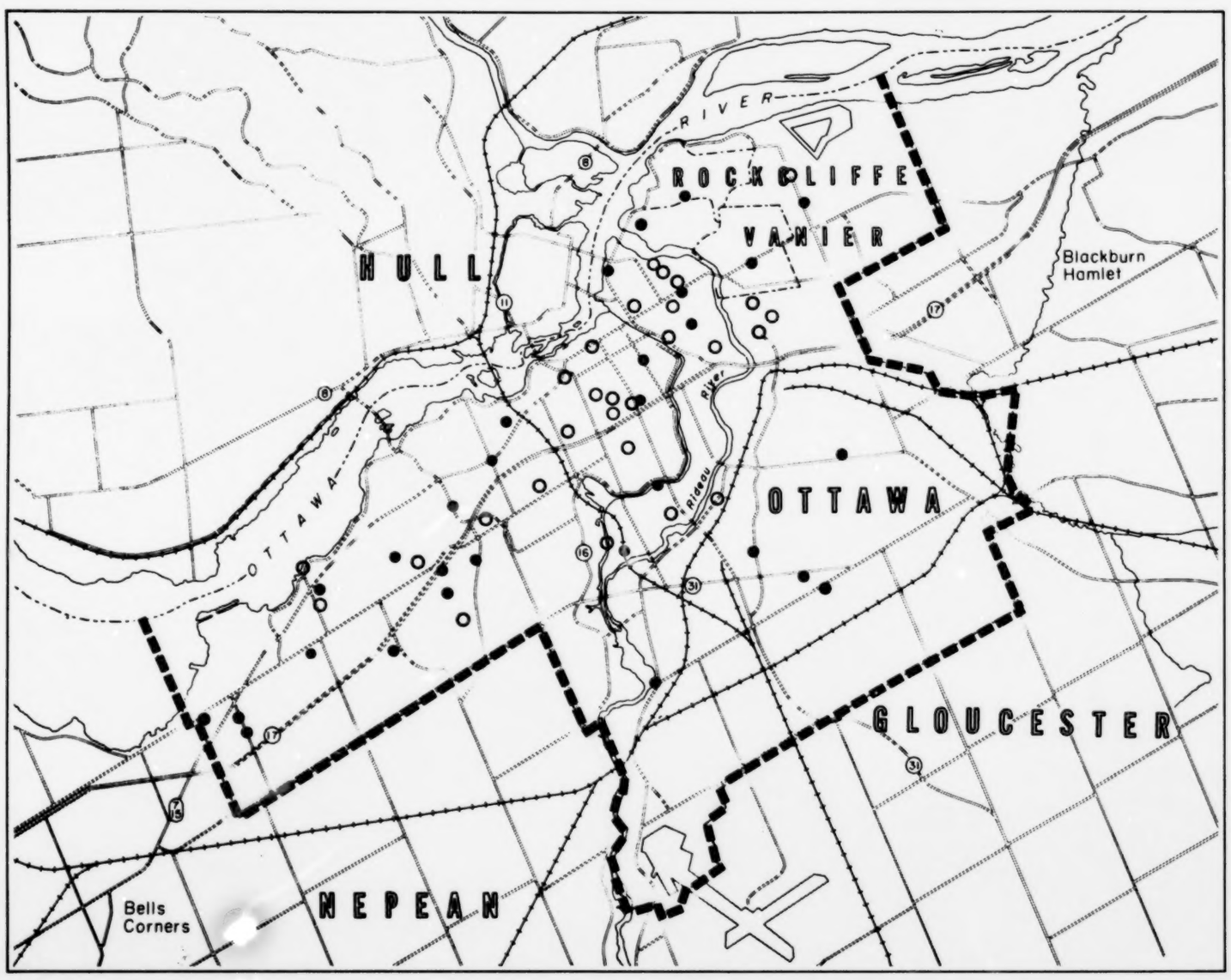
PUBLIC HIGH	SECONDAIRE PUBLIQUE
PUBLIC	PRIMAIRE PUBLIQUE
SEPARATE ELEMENTARY AND SENIOR ELEMENTARY	PRIMAIRE ET INTERMÉDIAIRE SÉPARÉES
BOUNDARY OF OTTAWA	LIMITE D'OTTAWA

1974

scale 1 : 400,000 échelle

4 0 4 8
miles milles

MAP
17
CARTE



DAY NURSERIES
(OTTAWA)

GARDERIES D'ENFANTS
(OTTAWA)

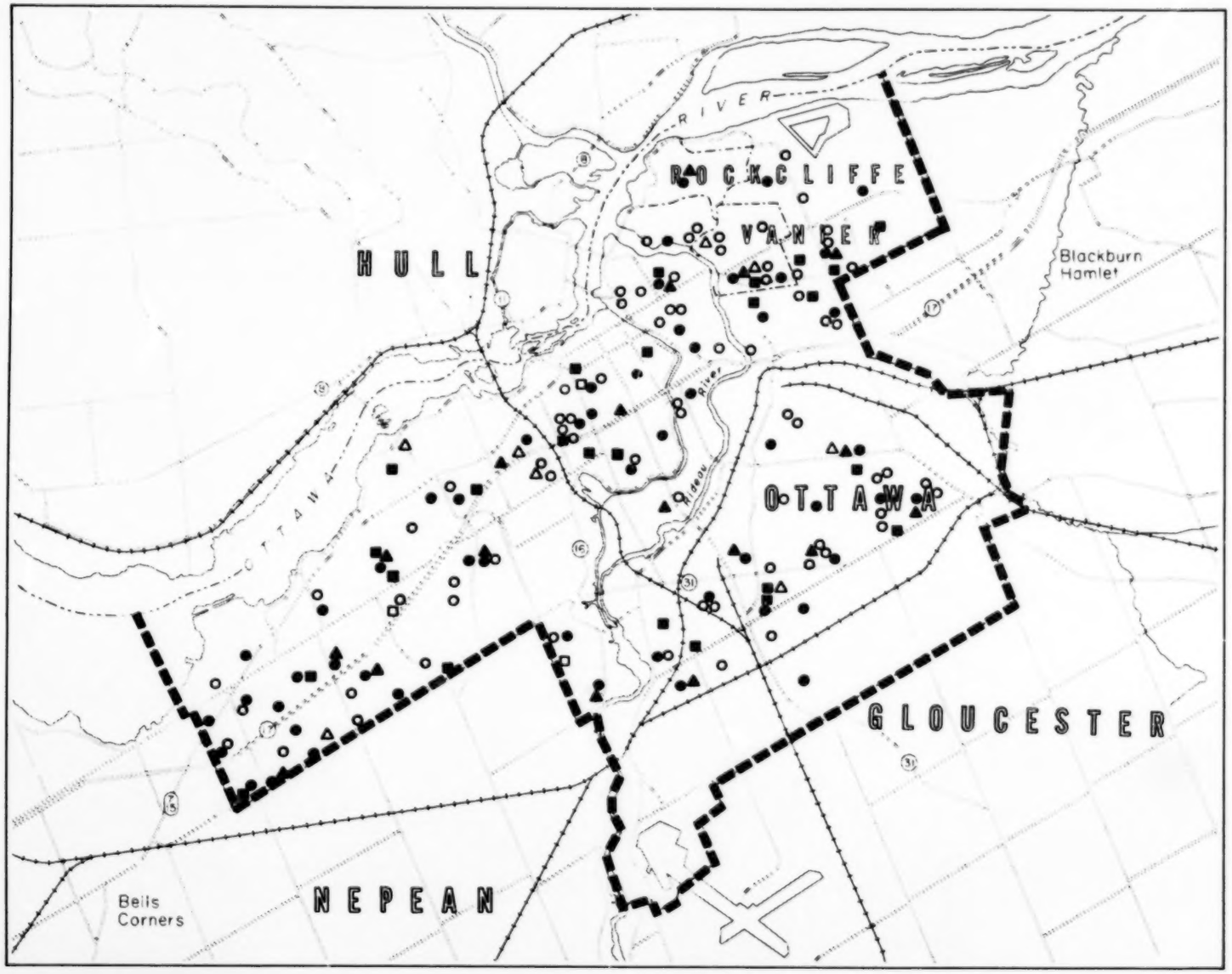
FULL DAY PROGRAM	A PLEIN-TEMPS
PART DAY PROGRAM	A MI-TEMPS
BOUNDARY OF OTTAWA	LIMITE D'OTTAWA

1974

scale 1:100,000 échelle

1 0 1 2
miles milles

MAP
24
CARTE



SCHOOLS
(OTTAWA BOARDS)

ÉCOLES
(CONSEILS SCOLAIRES D'OTTAWA)

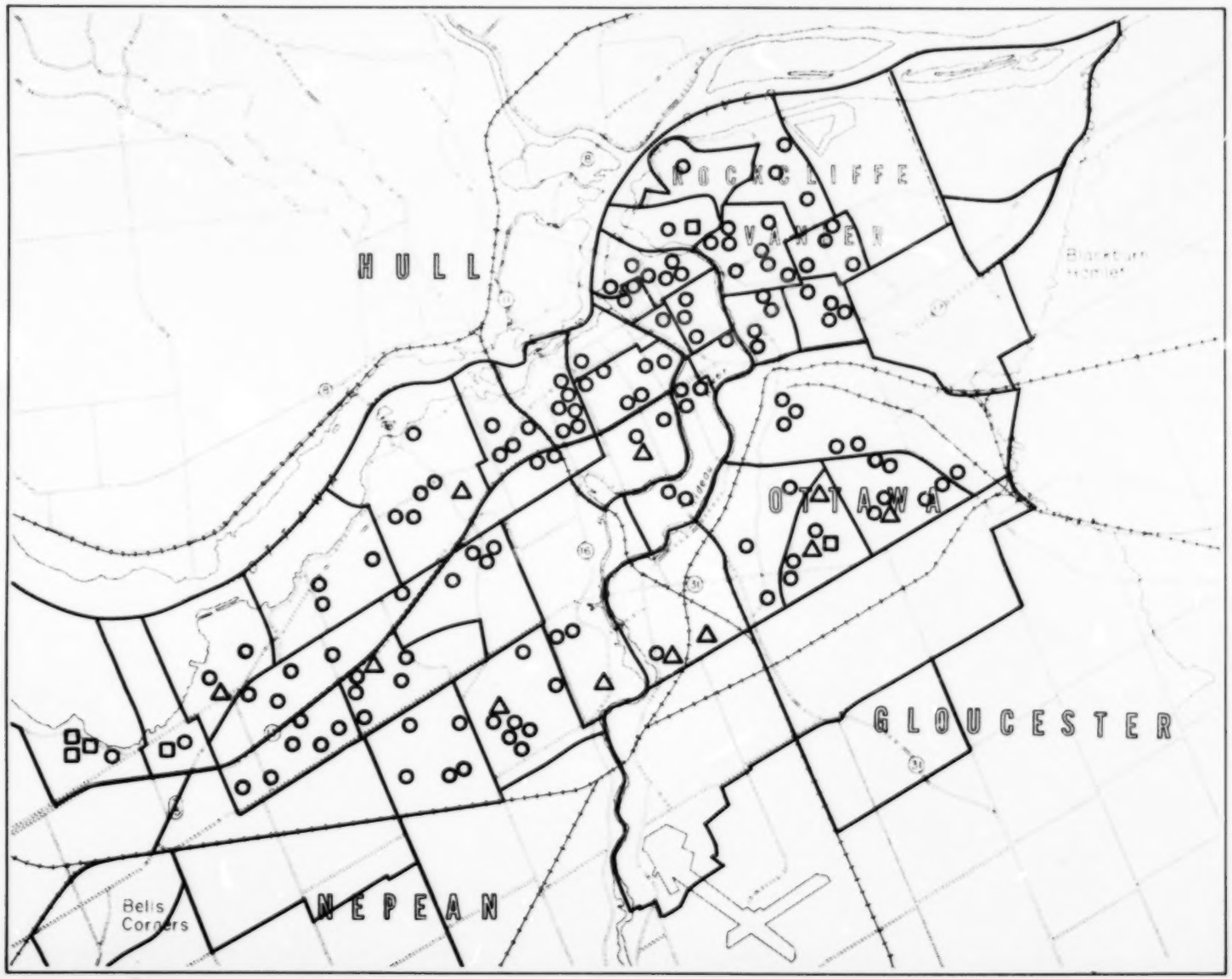
PUBLIC ELEMENTARY	PRIMAIRE PUBLIQUE
PUBLIC INTERMEDIATE	INTERMÉDIAIRE PUBLIQUE
PUBLIC SECONDARY	SECONDAIRE PUBLIQUE
SEPARATE ELEMENTARY	PRIMAIRE SÉPARÉE
SEPARATE INTERMEDIATE	INTERMÉDIAIRE SÉPARÉE
SEPARATE HIGH	SECONDAIRE SÉPARÉE
BOUNDARY OF OTTAWA	LIMITE D'OTTAWA

1974

scale 1:100,000 échelle

1 0 1 2
miles milles

MAP 18 CARTE



ACCOMMODATION AVAILABLE IN ELEMENTARY SCHOOLS

(SHOWN ONLY FOR SECTORS ALMOST ENTIRELY BUILT UP)

CAPACITÉ ACTUELLE DES ÉCOLES PRIMAIRES

(UNIQUEMENT POUR LES SECTEURS PRESQUE COMPLÈTEMENT AMÉNAGÉS)

SCHOOLS WHERE CAPACITY EXCEEDS ENROLLMENT	○	CAPACITÉ D'ACCUEIL SUPÉRIEURE AUX INSCRIPTIONS
SCHOOLS WHERE ENROLLMENT EXCEEDS CAPACITY	□	NOMBRE D'INSCRIPTIONS SUPÉRIEUR A LA CAPACITÉ D'ACCUEIL
SCHOOLS WHERE CAPACITY MATCHES ENROLLMENT	△	NOMBRE D'INSCRIPTIONS EGAL A LA CAPACITÉ D'ACCUEIL

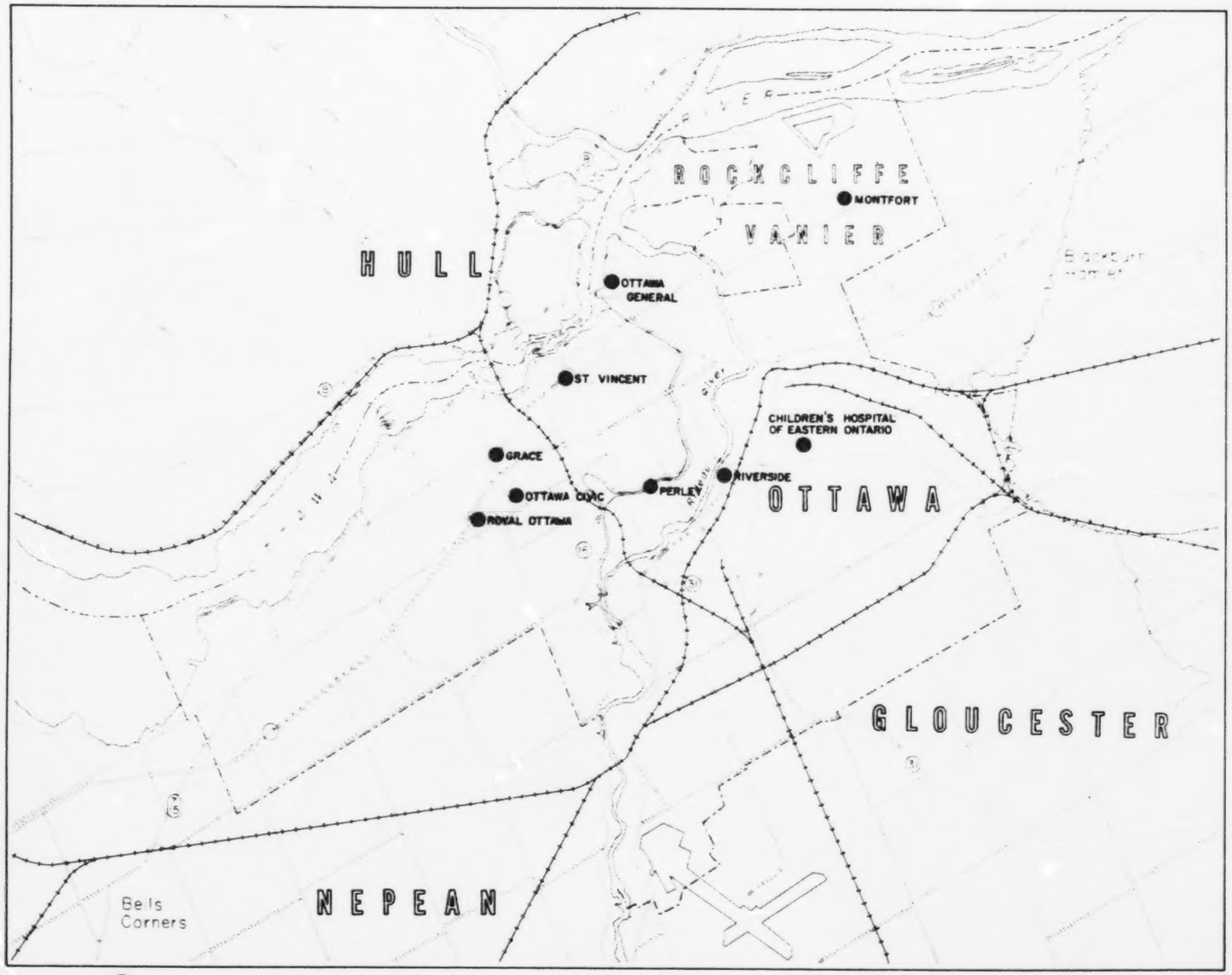
1972

scale 1:100,000 échelle

1 0 1 2

miles milles

MAP 19 CARTE



HOSPITALS

HÔPITAUX

HOSPITALS ● HÔPITAUX

1974

scale 1:100,000 échelle

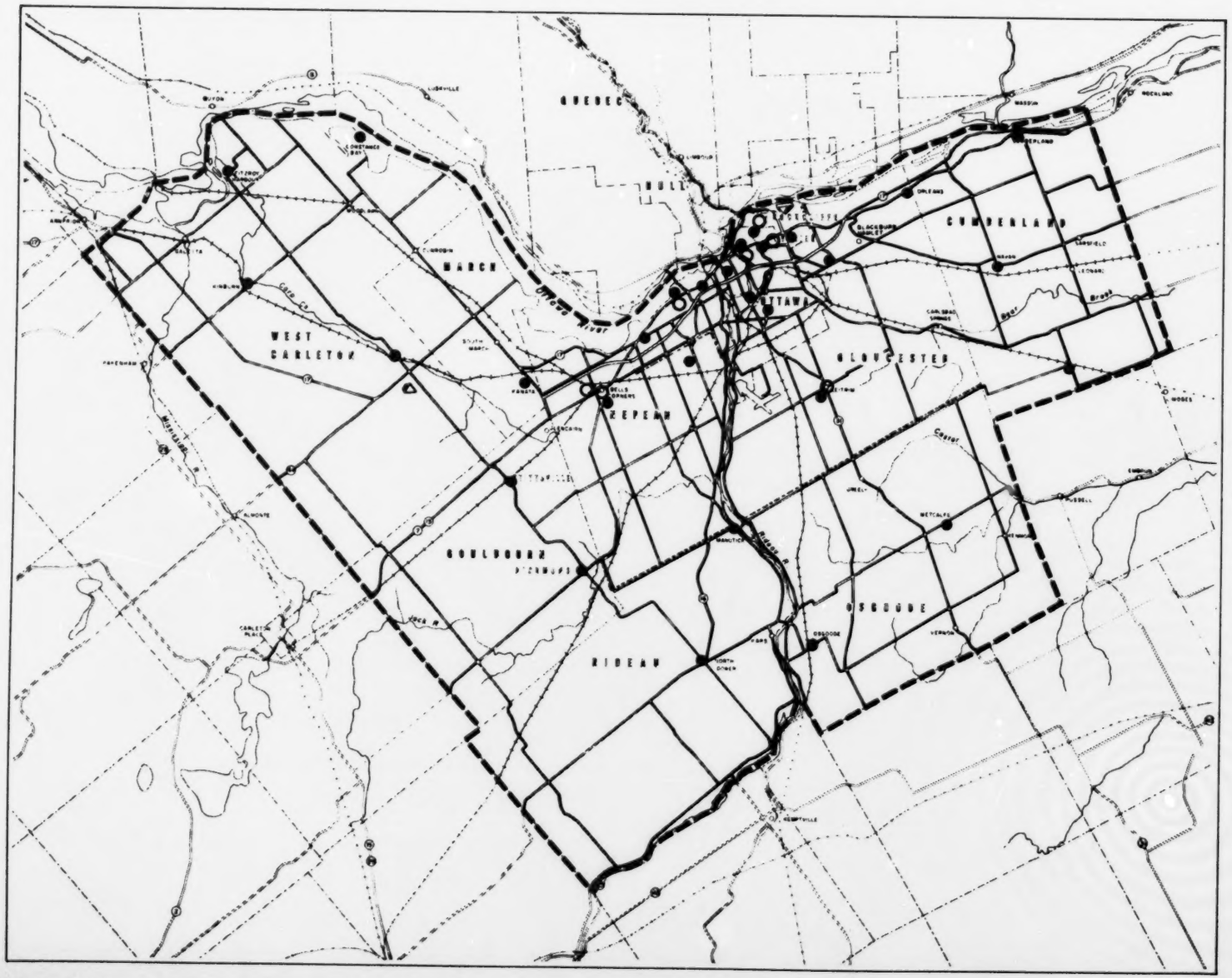
1 0 1 2

miles milles

MAP

20

CARTE



FIRE STATIONS AND POLICE STATIONS

POSTES DE POLICE ET CASERNES DE POMPIERS

FIRE STATIONS ● CASERNES DE POMPIERS

POLICE STATIONS ○ POSTES DE POLICE

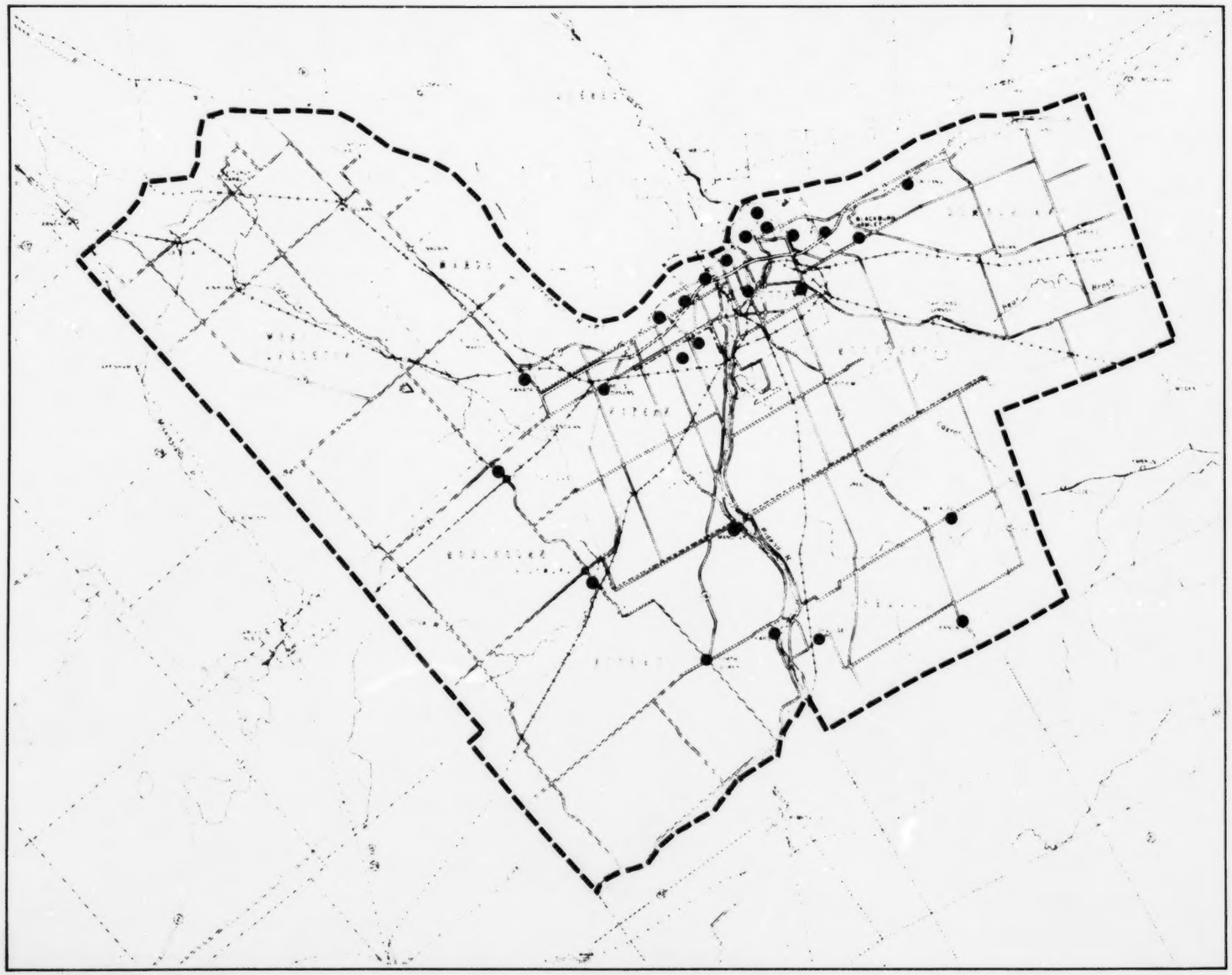
1974

scale 1 : 400,000 échelle

4 0 4 8

miles milles

MAP 21 CARTE



PUBLIC LIBRARIES

BIBLIOTHÈQUES PUBLIQUES

PUBLIC LIBRARIES ● BIBLIOTHÈQUES PUBLIQUES

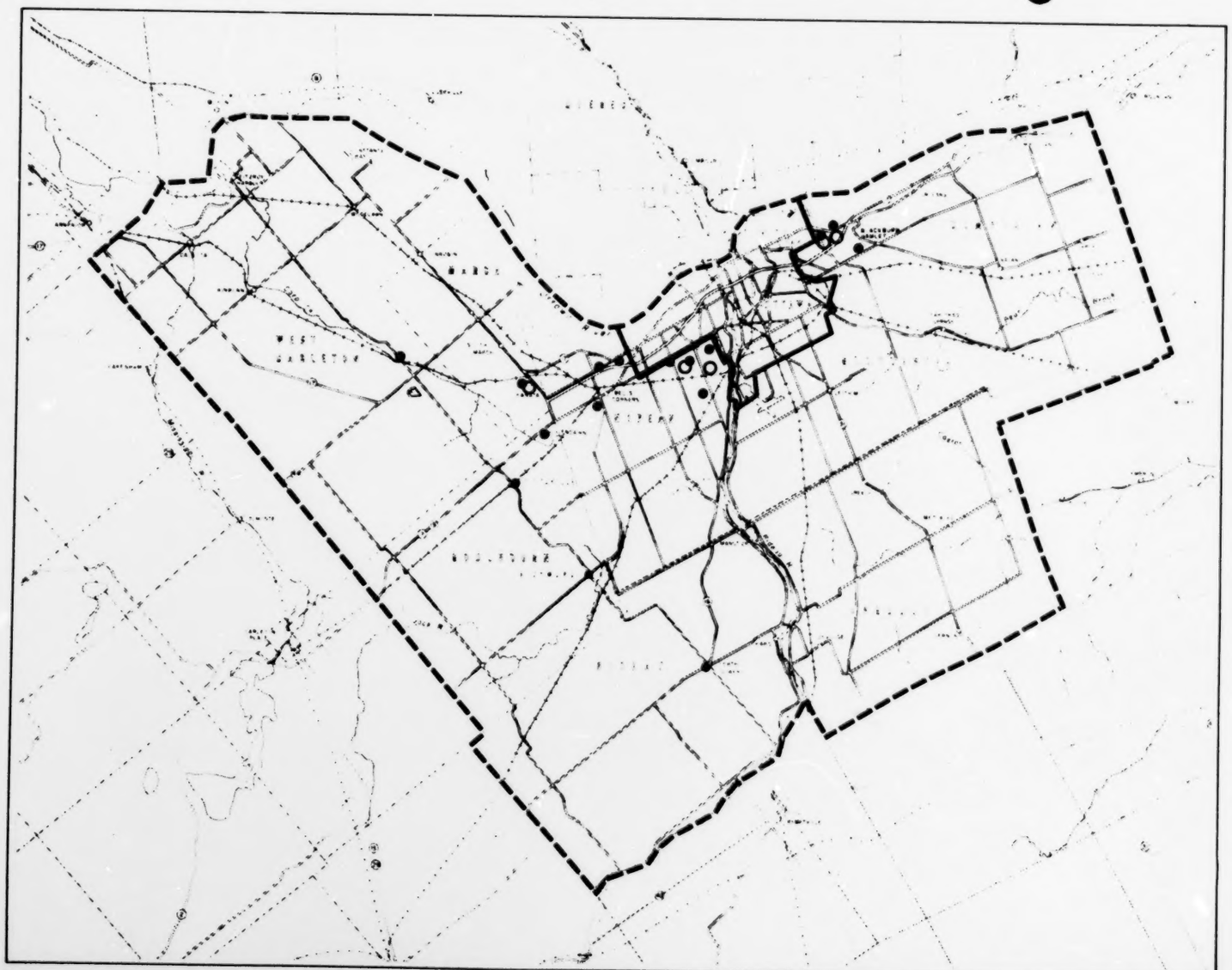
1974

scale 1 : 400,000 échelle

4 0 4 8

miles milles

MAP
22
CARTE



DAY NURSERIES
(OUTSIDE OTTAWA)

GARDERIES D'ENFANTS
(HORS D'OTTAWA)

FULL DAY PROGRAM ○ A PLEIN TEMPS

PART DAY PROGRAM ● A MI-TEMPS

BOUNDARY OF OTTAWA —— LIMITE D'OTTAWA

1974

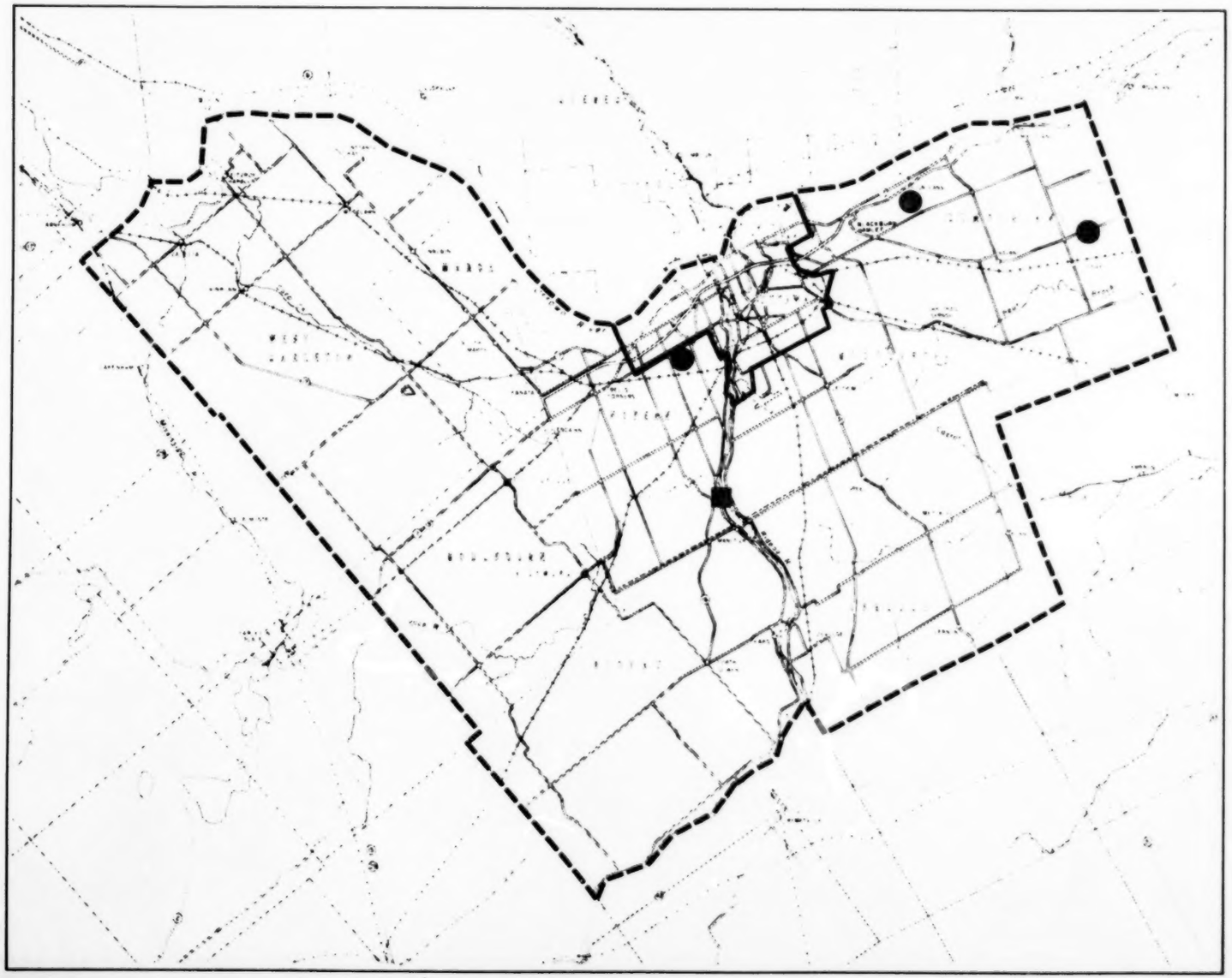
scale 1 : 400,000 échelle

4 0 4 8

miles milles

MAP
23
CARTE

↑



HOMES FOR THE AGED AND NURSING HOMES
(OUTSIDE OTTAWA)

FOYERS POUR PERSONNES AGEÉS ET CLINIQUES
(HORS D'OTTAWA)

OTTAWA-CARLETON HOME FOR THE AGED — FOYERS POUR PERSONNES AGÉES DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE

LICENSED NURSING HOMES — CLINIQUES RECONNUES

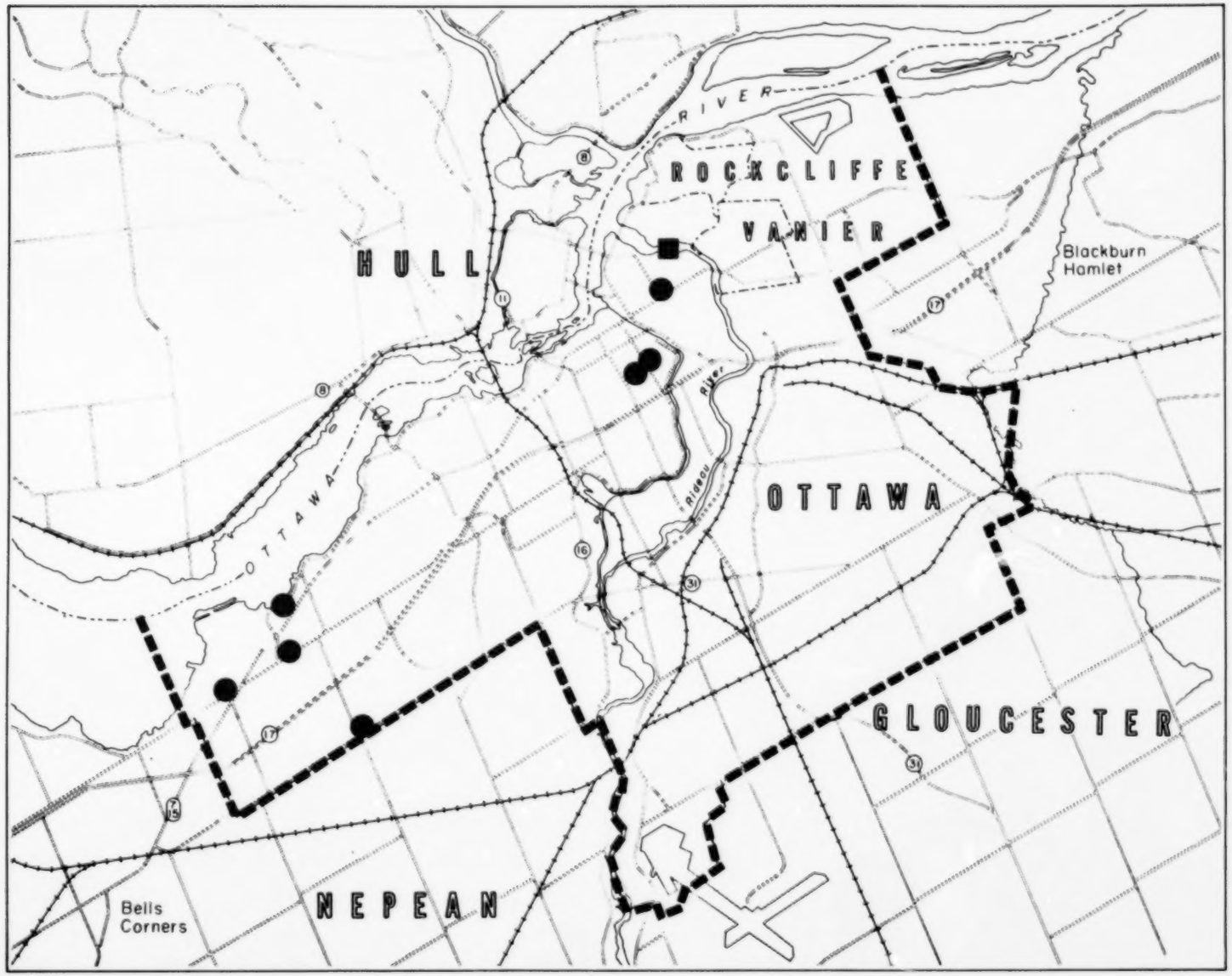
BOUNDARY OF OTTAWA — LIMITE D'OTTAWA

1974

scale 1 : 400,000 échelle

4 0 4 8
miles milles

MAP 25 CARTE



HOMES FOR THE AGED AND NURSING HOMES
(OTTAWA)

FOYERS POUR PERSONNES AGÉES ET CLINIQUES
(OTTAWA)

OTTAWA-CARLETON HOME FOR THE AGED — FOYERS POUR PERSONNES AGÉES DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE

LICENSED NURSING HOMES — CLINIQUES RECONNUES

BOUNDARY OF OTTAWA — LIMITE D'OTTAWA

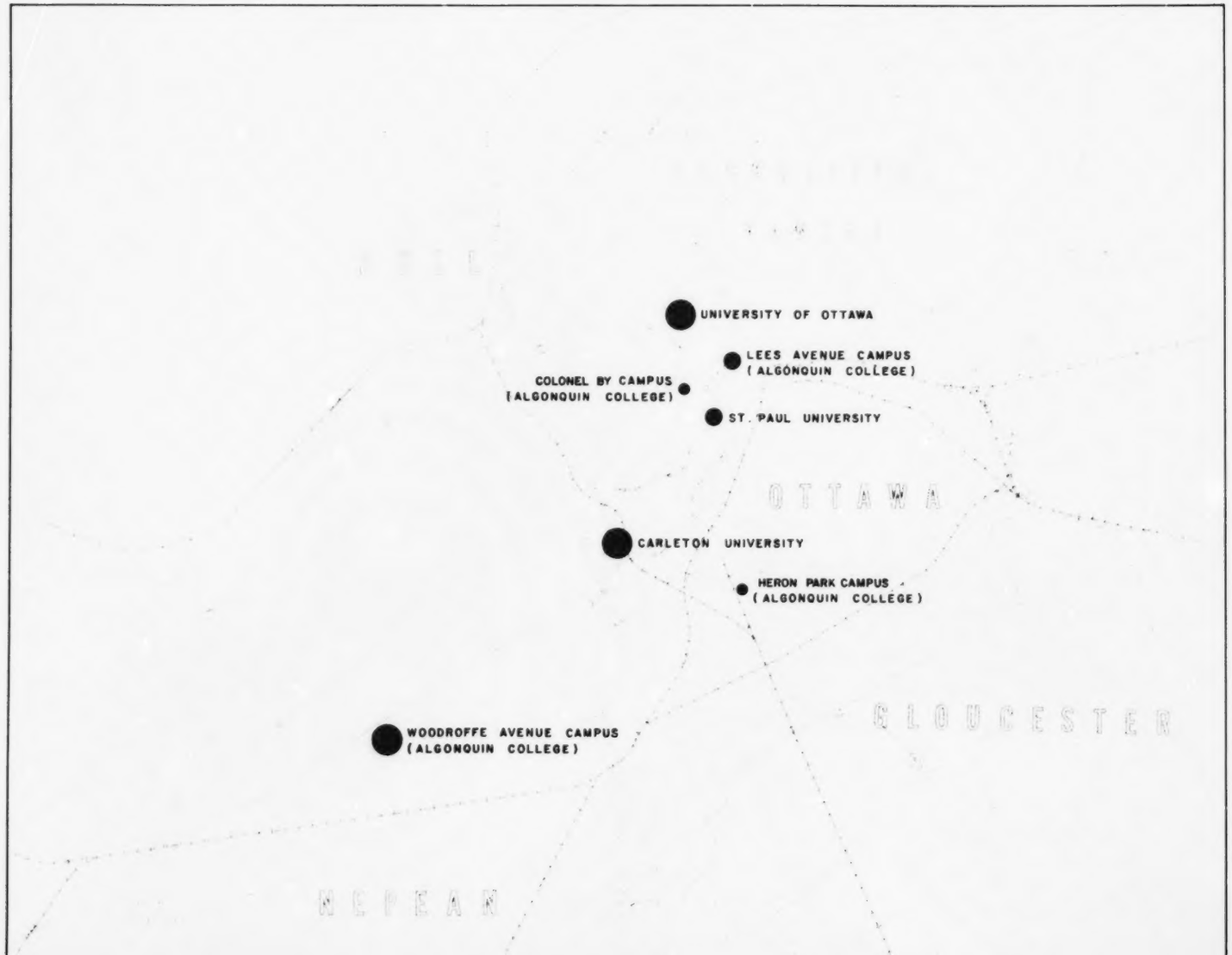
1974

scale 1:100,000 échelle

1 0 1 2

miles milles

MAP 26 CARTE



UNIVERSITIES AND COLLEGES OF ADVANCED EDUCATION

UNIVERSITÉS ET COLLÈGES D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

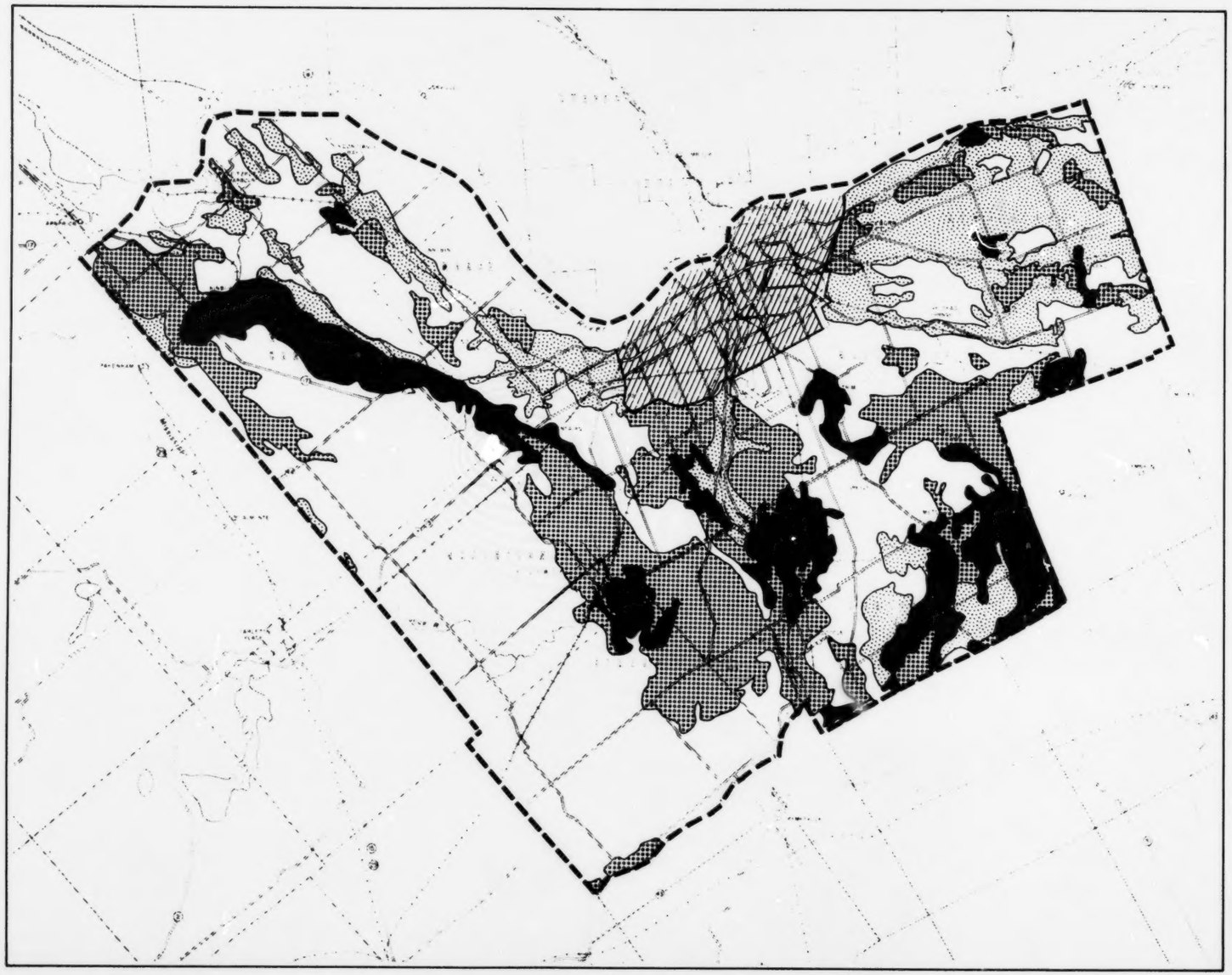
SITE MORE THAN 50 ACRES — PLUS DE 50 ACRES
SITE 20-50 ACRES — 20 A 50 ACRES
SITE LESS THAN 20 ACRES — MOINS DE 20 ACRES

1974

scale 1:100,000 échelle

1 0 1 2
miles milles

MAP
27



HIGH CAPABILITY SOILS FOR AGRICULTURE
(CLASSES 1, 2 AND 3)

SOLS TRÈS PROPICES A L'AGRICULTURE
(CATÉGORIES 1, 2 ET 3)

PREDOMINANTLY CLASS 1	CATÉGORIE 1 EN MAJORITÉ
PREDOMINANTLY CLASS 2	CATÉGORIE 2 EN MAJORITÉ
PREDOMINANTLY CLASS 3	CATÉGORIE 3 EN MAJORITÉ
PREDOMINANTLY CLASSES 4, 5, 6, 7 OR ORGANIC SOIL	CATÉGORIES 4, 5, 6, 7 EN MAJORITÉ OU SOLS ORGANIQUES
AREA NOT COVERED BY SURVEY	SECTEUR NON ÉTUDIÉ

SOURCE: ARDA CANADA LAND INVENTORY
SOURCE: INVENTAIRE DES TERRES DU CANADA — ARDA

1974

scale 1 : 400,000 échelle

4 0 4 8
miles milles

MAP 28 CARTE

PRINCIPAL MINERAL DEPOSITS

DÉPÔTS MINÉRAUX

SAND AND GRAVEL POTENTIAL — TERRAINS AYANT UN POTENTIEL DE SABLE ET DE GRAVIER

LIMESTONE POTENTIAL — TERRAINS AYANT UN POTENTIEL DE CALCAIRE

1974

scale 1 : 400,000 échelle

4 0 4 8
miles milles

MAP
29
CARTE

MAPS NOT

FILMED

CARTES

OMISES